- GDYBY TAKIE SAMOLOTY JAK ORGANIZACJA...
- SZYBOWCE MISTRZOSTW ŚWIATA — 1965
- SAMOLOTY, NA KTÓRYCH WALCZYLI POLACY — „BATTLE"

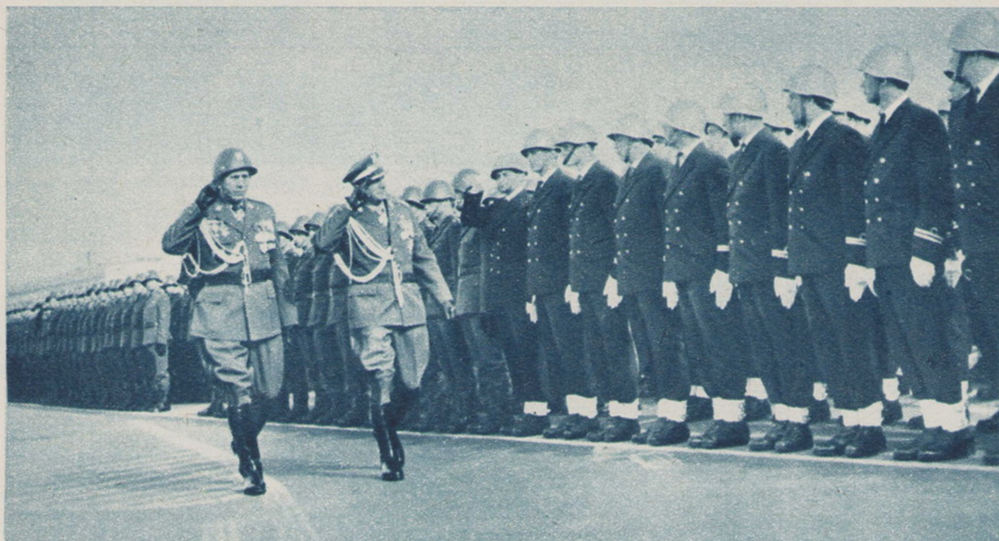
SKRZYDLATA POLSKA

NR 43 (746) ● 24. X. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA 2 ZŁ



Wielokrotna spadochronowa mistrzyni Polski Antonina Chmielarczyk dnia 25 września 1965 roku na lotnisku Aeroklubu Gdańskiego we Wrzeszczu wykonała tysięczny skok ze spadochronem, jako pierwsza kobieta w naszym kraju. Na zdjęciu Mistrzyni Sportu Antonina Chmielarczyk ze swoją nieodłączną maskotką.
Foto: T. Malinowski

ŚLUBOWANIE MŁODYCH OFICERÓW



Marszałek Polski Marian Spychalski w towarzystwie gen. dyw. Zygmunta Huszczy dokonuje przeglądu oddziałów młodych oficerów.



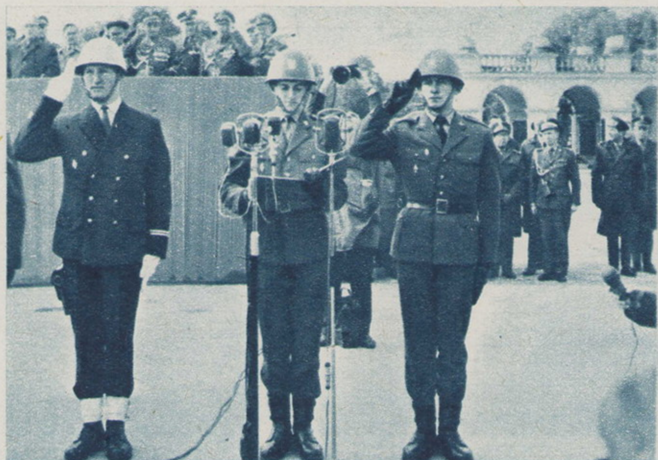
Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski i Borys Jegorow, w czasie spotkania w WIML.
Foto: Andrzej Ziemiński

W przededniu święta Wojska Polskiego, 10 października, odbyło się na Placu Zwycięstwa w Warszawie uroczyste ślubowanie tegorocznych absolwentów wszystkich zawodowych szkół oficerskich. Po raz pierwszy wojsko przedstawiło społeczeństwu nowo promowanych oficerów. Po raz pierwszy też do wielu pięknych tradycji wojskowych doszła nowa: publiczne ślubowanie nowych oficerów.

Na uroczystość ślubowania przybyli przedstawiciele najwyższych władz partyjnych i państwowych.

Tekst ślubowania wygłosił jeden z trzech młodych oficerów (ppor. St. Radomski), reprezentujących siły lądowe, morskie i powietrzne (ppor. pil. Kowalski). Ślubowanie złożyli m. in. absolwenci: Oficerskiej Szkoły Wojsk Rakietowych i Artylerii im. gen. J. Bema, Oficerskiej Szkoły Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. M. Kalinowskiego, Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej im. kpt. Sylwestra Bartosika, Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Janka Krasickiego, Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych im. Walerego Wróblewskiego.

Po uroczystym akcie ślubowania nastąpiła defilada. Kolumny maszerujących młodych oficerów były serdecznie oklaskiwane przez mieszkańców stolicy, dla których uroczystość ta pozostanie na długo w pamięci.



Uroczysty moment ślubowania



Młodzi oficerowie lotnictwa, podporucznicy rocznika 1965
Foto: J. Baranowski (3)

JEGOROW W WARSZAWIE

W październiku przebywał w Warszawie, jako delegat ZSRR na VI Światowy Kongres Związków Zawodowych, lekarz-kosmonauta Borys Jegorow, który rok temu razem z Komarowem i Fieoktistowem na pokładzie statku kosmicznego „Woschod" brał udział w pierwszym kosmicznym locie załogowym. W przerwach między obradami B. Jegorow odbył szereg spotkań z lotnikami i naukowcami stolicy oraz odwiedził niektóre warszawskie zakłady pracy.

11 października br. odwiedził m. in. Wojskowy Instytu Medycyny Lotniczej oraz spotkał się z przedstawicielami Inspektoratu Lotnictwa. W czasie pobytu w WIML-u zapoznał się z niektórymi pracowniami Instytutu oraz odbył „lot" na wirówce, która go szczególnie interesowała.

Główny Inspektor Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, udekorował kosmonautę odznaką polskiego pilota wojskowego. Borys Jegorow, w imieniu radzieckich kosmonautów, złożył na ręce generała Raczkowskiego serdeczne życzenia i pozdrowienia dla polskich lotników z okazji Święta Wojska Polskiego.

MISTRZOSTWA W LISICH KĄTACH

W dniu 10 października br. zakończyły się w Lisich Kątach X Samolotowe Mistrzostwa Polski. Zdecydowany triumf odniosła w nich załoga Aeroklubu Śląskiego w składzie **Władysław Gawlik i Stanisław Bryzgalski.** Zwycięzcy zajmowali czołowe miejsca we wszystkich konkurencjach i wygrali ze znaczną przewagą.

W drugiej połowie mistrzostw odbyły się trzy konkurencje. Dnia 7 października rozgrywano próbę nawigacyjną, na którą składał się przelot według nakazanych kątów drogi oraz po łuku, gdzie punktami zwrotnymi były znaki wyłożone na ziemi oraz przeszukiwanie obszaru kontrolowanego, w którym należało zidentyfikować z otrzymanymi zdjęciami osiem obiektów. Konkurencję tę wygrali późniejsi triumfatorzy mistrzostw — Władysław Gawlik — Stanisław Bryzgalski — 1 110 pkt, przed warszawską załogą Zdzisław Dudzik — Zygmunt Gumiński — 1 100 pkt.

Następnego dnia odbyły się dwie konkurencje. Przelot po trasie łamanej w zakrytej kabinie (mierzono dokładność wyjścia na punkt zwrotny oraz metę), a wieczorem rozegrano próbę nawigacyjną w nocy. W „ślepaku" najlepszy był Tadeusz Kaczmarek (Jelenia Góra) — 781 pkt, przed Zdzisławem Dudzikiem — 778 pkt. W konkurencji nocnej aż ośmiu pilotów uzyskało maksimum 1 000 punktów. A oto pełne wyniki X Samolotowych Mistrzostw Polski:

NOWY PUCHAR „SKRZYDLATEJ POLSKI" W AEROKLUBIE TATRZAŃSKIM

Ustrzyki Dolne w dniach 10—11 października br. były terenem XII Ogólnopolskich Zawodów Modeli Szybowców Zboczowych, rozgrywanych o puchar przechodni „Skrzydlatej Polski". W zawodach uczestniczyły dwa rodzaje modeli: sterowane mechanicznie i kierowane zdalnie. W grupie pierwszej startowało 11 zawodników, w grupie drugiej 25 zawodników.

Trudne warunki atmosferyczne wpłynęły na osiągi modeli, stąd też i stosunkowo słabe są tegoroczne wyniki. Zwycięzcą w kategorii radiomodeli został **Wiesław Schier**, a zdobywcą pucharu przechodniego „Skrzydlatej" i zwycięzcą w kategorii modeli sterowanych mechanicznie został **Mieczysław Tapek** z Aeroklubu Tatrzańskiego. Nowy puchar przechodni, ufundowany przez nasz tygodnik, przechodzi na własność po trzech kolejnych albo pięciu niekolejnych zwycięstwach.

Zwycięzcy w obu kategoriach otrzymali piękne puchary kryształowe ufundowane przez ZG APRL.

WYNIKI X SMP

Miejsce	Załoga	Aeroklub	Punkty
1	W. Gawlik — St. Bryzgalski	Katowice	3 974,33
2	St. Marliński — A. Tajchman	Częstochowa	3 451,53
3	M. Dąbkowski — E. Doroszewicz	Gdańsk	3 451,50
4	E. Kieszkowski — E. Popiołek	Kraków	3 433,61
5	St. Wielgus — J. Pasierski	Warszawa	3 433,42
6	Z. Dudzik — Z. Gumiński	Warszawa	3 394,53
7	T. Kaczmarek — H. Sienkiewicz	Jelenia Góra	3 149,33
8	J. Walczak — A. Wypijewski	Inowrocław	2 918,31
9	R. Pilch — T. Banaś	Kraków	2 754,20
10	K. Poselt — E. Kowal	Łódź	2 667,93
11	S. Mondrzejewski — W. Czarnecki	Grudziądz	2 463,47
12	B. Sinica — R. Łukaszewicz	Białystok	2 424,18
13	A. Rogoyski — St. Michalczuk	Gdańsk	2 422,16
14	R. Kasperek — H. Jaworski	Świdnik	2 195,27
15	L. Szutowski — Wł. Koślicki	Bydgoszcz	1 899,67
16	St. Łuszpiński — A. Janicki	Wrocław	1 807,33
17	B. Maślanka — M. Gawęda	Bielsko	1 507,60
18	Z. Kudzewicz — E. Klimek	Toruń	1 503,00
19	St. Ziębiec — A. Salamon	Nowy Sącz	1 494,33
20	T. Dziuba — B. Dzido	Szczecin	1 468,67
21	K. Gajoch — P. Drożdż	Rzeszów	1 427,33
22	P. Wiśniewski — B. Kieszkowski	Gliwice	1 331,33
23	S. Makne — Z. Reguła	Poznań	1 300,67

W SKRÓCIE

RADA PAŃSTWA mianowała na stopień generała brygady — płka Edwina Rozłubirskiego, dowódcę 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej.

★

SEJMOWA Komisja Komunikacji i Łączności, obradująca pod przewodnictwem posła A. Szubara, rozpatrzyła na ostatnim posiedzeniu wykonanie planu za I półrocze w resortach komunikacji i łączności. Sprawozdanie z realizacji planu przez resort komunikacji złożył wiceminister Jan Rustecki, który poinformował m. in. o pomyślnym wykonaniu planu przez PLL LOT. Pytania i dyskusje nad realizacją planu w tym resorcie dotyczyły m. in. perspektyw zwiększenia taboru lotniczego.

★

PRZEZ naszą stolicę przebiega nowa, niedawno otwarta, linia lotnicza Jugosłowiańskiego Towarzystwa JAT: Belgrad — Warszawa — Moskwa. Na trasie tej latają jugosłowiańskie samoloty typu „Caravelle".

★

KOMISJA Porządku Publicznego Prezydium Rady Narodowej m. Łodzi rozpatrywała i w pełni aprobowała na swym ostatnim posiedzeniu projekt zarządzenia Rądy Narodowej w Łodzi o zakazie hodowli gołębi w rejonie lotniska Aeroklubu Łódzkiego na Lublinku. Projekt ten znajdzie się na porządku dziennym najbliższej sesji RN m. Łodzi. Zakaz hodowli gołębi ma obowiązywać w promieniu 3 km od środka lotniska na Lublinku.

★

W REJONIE nowo budującego się centralnego portu lotniczego w Warszawie na Okęciu ma powstać w nadchodzącym planie 5-letnim nieduży hotel dla pasażerów komunikacji lotniczej. PLL LOT wraz z „Orbisem" opracowują obecnie założenia projektowe dla nowego hotelu.

★

W KLUBIE „Pod Filarami" w Lesznie Wlkp. czynna była wystawa lotnicza pt. „Udział Polaków w Szybowcowych Mistrzostwach Świata", która cieszyła się dużym zainteresowaniem zwiedzających.

★

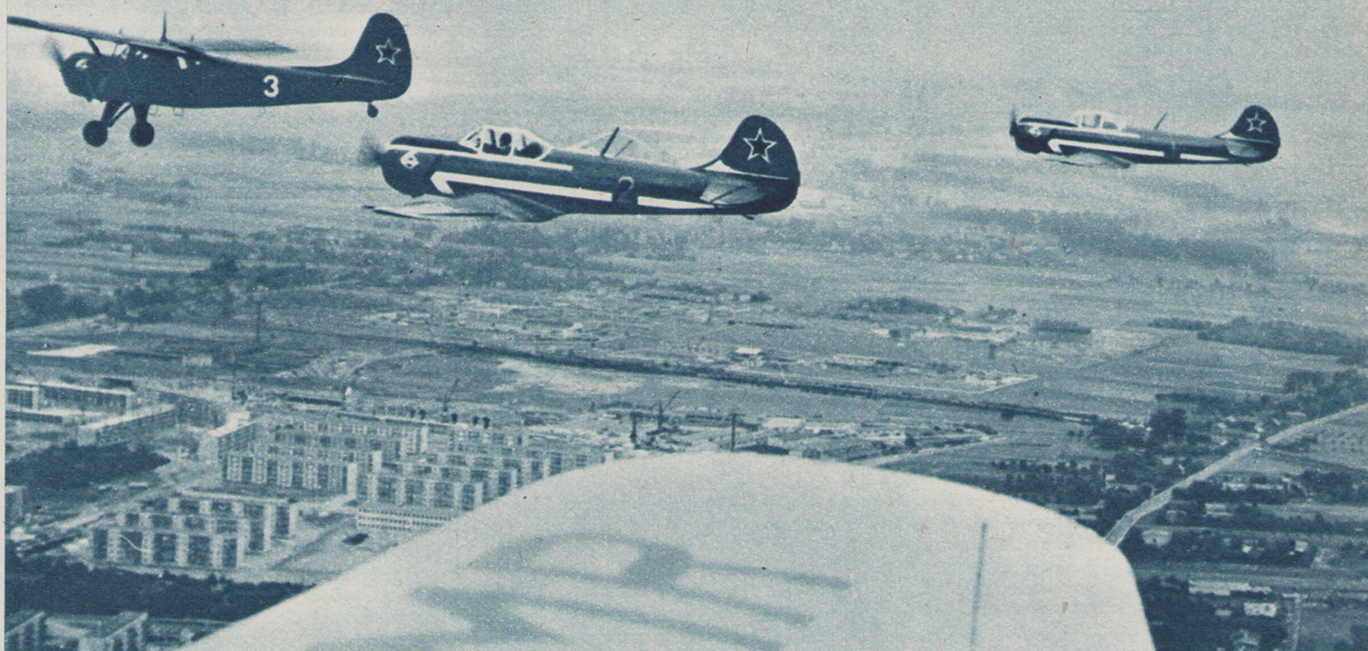
W HALI sportowo-widowiskowej w Mielcu odbyła się we wrześniu br. centralna akademia przemysłu lotniczego, zorganizowana z okazji Dni Lotnictwa. Wzięli w niej udział: dyrektor naczelny Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego — Mieczysław Gronek, który wygłosił referat oraz przewodniczący WRN w Rzeszowie — Edward Duda. W części artystycznej wystąpiły zespoły: „Rzeszowiacy" z Mielca i Warszawskiego Okręgu Wojskowego.

★

PRZEBYWAJĄCY z wizytą w kraju b. dowódca Dywizjonu 303, ppłk pil. rez. Jan Falkowski, o czym już donosiliśmy, odwiedził wraz z małżonką Oficerską Szkołę Lotniczą im. J. Krasickiego w Dęblinie. Drogiego gościa, któremu podczas odwiedzin w OSL towarzyszył ppłk pil. Witold Łokuciewski, powitano w „szkole orląt" niezwykle serdecznie.

★

NAKŁADEM Aeroklubu PRL ukazały się (w opracowaniu Pawła Elszteina) plany latawców. Na jednym arkuszu dwustronnie wydawnictwo pt. „Latawce" zawiera plany różnych latawców (z papieru, latawce: płaski, malajski i skrzynkowy, latawce-rakiety, listonosz latawcowy i wyciągarki latawcowe). Bardzo pożyteczne, chociaż już na drugi rok. Polecamy.



POLSKA Z LOTU PTAKA

ŁÓDŹ. Największy w Polsce ośrodek przemysłu tkackiego. Siedziba wielu wyższych uczelni, m. in. Politechniki, Wyższej Szkoły Filmowej, Wojskowej Akademii Medycznej i in. Ostatnio na lotnisku Aeroklubu Łódzkiego w Lublinku odbyły się Międzynarodowe Zawody w Akrobacji Samolotowej Państw Socjalistycznych. Na zdjęciu: Samoloty ekipy radzieckiej w locie nad przedmieściami Łodzi. Foto: St. Jaśko

ECHA

20 LAT LUDOWEGO SPORTU LOTNICZEGO

W poprzednich „Echach" pisałem o 60-leciu FAI, ale przecież nie sposób pominąć tu drugiej, jakże znamiennej, przede wszystkim dla naszego sportu lotniczego rocznicy: dwudziestolecia reaktywowania działalności ARP. Wprawdzie sportowy ruch lotniczy zaczął się w wyzwolonej Polsce jeszcze przed zakończeniem działań wojennych — w kwietniu-maju 1945 r., niemniej naczelna władza sportu lotniczego rozpoczęła swą oficjalną działalność po wojnie, w kilka miesięcy potem: 10 października 1945 r.

Nie miejsce tu i pora, rzecz jasna, na opisanie całej dwudziestoletniej działalności naszego Aeroklubu Polskiego, który — zgodnie z charakterem naszego ludowego państwa — przyjął w następnych latach nazwę: Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, co oznaczamy skrótem APRL. Chciałbym jednak przy tej okazji wspomnieć o paru sprawach, które — chociaż wydają się nam oczywiste — nie zawsze o nich pamiętamy.

Nasze lotnictwo sportowe odbudowywało się po zniszczeniach wojennych w niezwykle trudnych i skomplikowanych warunkach, a braki sprzętowe i kadrowe dawały o sobie znać najdotkliwiej. Nic też dziwnego, że te przysłowiowe trudności „wzrostu" powodować musiały różne nieprawidłowości i błędy w działaniu, a żywiołowość tego ruchu w pierwszych latach powojennych nie zawsze była dobrym doradcą w rozwoju sportu lotniczego. Nie należy tu też zapominać, że walcząc z dużymi trudnościami natury materialnej, walczyliśmy zarazem o nowe oblicze społeczno-polityczne naszego lotnictwa sportowego. Obie te bitwy — mówiąc językiem wojskowym — wygraliśmy, co nie znaczy wcale, że samo zwycięstwo przyszło nam gładko.

W tych wszystkich, niełatwych z początku poczynaniach, potrafiliśmy doprowadzić do powszechności szkolenia i latania. Rzecz bez precedensu w dziejach lotnictwa sportowego w naszym kraju. Nie tylko zresztą u nas, bo i poza krajami socjalistycznymi. Poprzez bezpłatne szkolenie i latanie otworzyliśmy szeroko szkoły i lotniska dla zdolnej, pragnącej zdobyć zawód lotnika młodzieży, ludzi pracy; dla młodzieży robotniczej i chłopskiej. Tego nam zresztą do dzisiaj zazdroszczą w najbogatszych nawet krajach.

Dziś, w okresie ustabilizowanej działalności naszych aeroklubów, dużych sukcesów sportowych, nawet na skalę światową, jakże często zapominamy o tej oczywistej prawdzie. Obecna młodzież, szkoląca się w klubach, nie zdaje sobie wielokrotnie sprawy z tego, jakie trudne warunki szkolenia i uprawiania sportu lotniczego mają ich rówieśnicy w krajach zachodnich, które tam drogo kosztuje. Te fakty właśnie, obok danych liczbowych mówiących o wyczynach i rekordach, są niezwykle charakterystyczne dla naszego minionego dwudziestolecia.

Myślę, iż nie powinniśmy mówić obecnie, że 20 lat w historii lotnictwa, nawet i sportowego — to niewiele. W okresie wysoko rozwiniętej techniki — to cała epoka. Dla sportu lotniczego w Polsce Ludowej okres ten jest niezwykle brzemienny. Bo przecież począwszy od 1945 r. szkoliły się rokrocznie w aeroklubach setki młodzieży: modelarzy, spadochroniarzy, szybowników i pilotów samolotowych, którzy uprawiali potem czynnie sport lotniczy lub szli do oficerskich szkół lotniczych, do pracy w PLL LOT, przemyśle lotniczym, lotnictwie sanitarnym lub gospodarczym albo też do innych jeszcze dziedzin lotnictwa. Ten ścisły związek lotnictwa sportowego z całością naszego lotnictwa, ze wszystkimi jego dziedzinami jest niezwykle charakterystyczny dla naszych czasów. Można powiedzieć, że przez te dwadzieścia lat aerokluby gromadziły wokół siebie młodzież, selekcjonowały i szkoliły ją, a najlepszą przekazywały dalej — do pracy zawodowej w lotnictwie.

Jeżeli podkreślamy często, że mamy dziś w lotnictwie polskim wspaniałą, ofiarną i dobrze wyszkoloną kadrę lotniczą, to trzeba przyznać, że w swej większości wywodzi się ona z lotnictwa sportowego, z aeroklubów. I to jest bezsprzecznie największe osiągnięcie, jakim przy wszystkich pięknych sukcesach sportowych może się pochwalić nasz aeroklub. Młody kapitał ludzki, kadrowe zaplecze lotnictwa zawodowego, stanowi w bilansie dwudziestoletniego dorobku lotnictwa sportowego bardzo ważną pozycję.

Ikarus

LUDZIE 20 LECIA

Pewnego dnia nad lotniskiem Aeroklubu Krakowskiego niebo—jak ogromna, błękitna płachta zawieszona w przestrzeni — było czyste, bez jednej chmurki. Ucichły już odgłosy silników lotniczych. Samoloty zakończyły popisy akrobacji, zapierającej ludziom dech w piersiach. Wtedy to dla odmiany niebo pokryło się wielobarwnymi czaszami spadochronów. Ludzie z ogromnym zainteresowaniem przyglądali się pokazowi skoczków. Dzieci przemknęły się przez kordon milicyjny i biegły jak szalone na spotkanie zbliżających się ku ziemi podniebnych sportowców.

W tłumie oglądającym pokazy

Wreszcie nadszedł dzień pierwszego skoku w aeroklubie. Jej koleżeństwo i stała chęć pomocy innym szybko zostają ocenione, a ona sama zyskuje sympatię i uznanie. W niedługim czasie w Aeroklubie Krakowskim rozpoczyna pracę jako instruktor spadochronowy.

Tośka wie dobrze o tym, że do prawdziwego mistrzostwa jeszcz daleka droga. Dlatego też systematycznie ćwiczy styl spadania, skacze na duże opóźnienie otwarcia spadochronu, opanowuje coraz bardziej technikę kierowania ciałem w powietrzu. Obserwuje i podziwia skoki swych rówieśników: Waldemara Bołotowicza i Jana Cierniaka. Chęt-

Tosia Chmielarczyk pewnie przekracza próg drzwi samolotu. Ułamek sekundy... i znajduje się poza maszyną. Do ziemi prawie cztery i pół kilometra. Tosia ma szeroko otwarte oczy i dobrze widzi dookoła przepaść powietrzną. Pod sobą obserwuje spadających kolegów. Patrzy na każdy ich ruch. Podczas jednostajnego spadania zaczyna nabierać pewności siebie i nie może jakoś oprzeć się chęci przeprowadzenia eksperymentu; początkowo jednego, drugiego, a potem trzeciego. Próbuje różnych ruchów rąk i nóg i z nieukrywaną ciekawością czeka na efekt tych poruszeń. A więc zaczyna kierować własnym ciałem, może je

PODNIEBNA BALETNICA
Antonina Chmielarczyk



Każdy skok to nowa przygoda, nowe wrażenia i emocje. Przebywając w Gdańsku — na uroczystości tysięcznego skoku spadochronowego pierwszej polskiej kobiety, zawrotną ilość po która osiągnęła zawrotną ilość podniebnych emocji — miałem jeszcze jedną okazję spotkać się i porozmawiać z Antoniną Chmielarczyk.

Młoda, jasnowłosa lotniczka zaprosiła mnie do pokoju instruktorskiego sąsiadującego ze spadochroniarnią klubową. Tutaj obejrzałem liczne trofea zdobyte przez naszą mistrzynię sportu: medale, dyplomy, puchary, szarfy, fotografie, a nawet wieniec laurowy uzyskany za tytuł mistrzyni Polski. Wszystkie pamiątki, troskliwie przechowywane, stanowią osobliwy dokument pięknych osiągnięć spadochronowych.

Przyglądam się uważnie Antoninie Chmielarczyk — popularnie nazywanej Tośką — szczególnie teraz, gdy przez chwilę jest poważna i zamyślona, bez charakterystycznego uśmiechu.

Czy zmieniła się od tamtego dnia sprzed dziesięciu lat, kiedy to rozmawiałem z nią po raz pierwszy?

Spotkałem ją wówczas w Nowym Targu, na kursie doskonalącym instruktorów spadochronowych. Była tam lubiana i ceniona za wprowadzenie pogodnego i miłego nastroju na kursie. Poprosiłem ją wtedy o rozmowę. Odpowiedziała mi krótko: „W moim życiorysie nie ma na razie nic ciekawego dla prasy lotniczej".

Później dopiero dowiedziałem się, że z małej miejscowości Radziszów, leżącej w odległości dwudziestu siedmiu kilometrów od Krakowa, młodziutka i uparta Tosia poszła w świat szukać lotnictwa. I znalazła je. znajdowała się młoda panienka, która z niesłabnącą uwagą pochłaniała poszczególne ewolucje samolotów, szybowców i skoki spadochronowe. „Być taką jak ci w powietrzu, latać i skakać tak jak oni" — myślała kilkunastoletnia Tosia.

Drogę do lotnictwa zaczęła dość niezwykle: od ciągłego przebywania na pływalni. Wiedziała zresztą, że lotnik musi być zdrowy i wysportowany. Woda, słońce, a przede wszystkim stały ruch — na stadionie i pływalni — zahartował młodą entuzjastkę lotnictwa. Stawała się bardziej opanowana, energiczna i uśmiechnięta. Jednocześnie wzmagało się jej zakorzenione marzenie o lataniu.

Jeśli nie dość długo zajmowała się modelarstwem lotniczym w Technikum, do którego uczęszczała w Krakowie, to dlatego, że o wiele więcej pociągało ją latanie. Po ukończeniu kursu teoretycznego rozpoczęła loty w Fordonie, gdzie uzyskała kategorię A i B pilota szybowcowego.

Ale gdy trzynastego sierpnia pięćdziesiątego trzeciego roku wykonała pierwszy skok z samolotu, pochłonęło ją na dobre spadochroniarstwo. Gdy lądowała po tym skoku, chciała śpiewać, śmiać się i krzyczeć ze szczęścia. Opanowała ją ogromna radość. Od tego czasu skoki spadochronowe są nowym pasjonującym przeżyciem, nową podniebną przygodą.

nie dyskutuje i omawia wykonane skoki, dzieli się własnym doświadczeniem i często przeprowadza własne eksperymenty. Jej różne próby w powietrzu mają na celu ustalenie najwygodniejszego i najodpowiedniejszego położenia ciała podczas spadania oraz najlepszej pozycji ciała w chwili otwarcia spadochronu. Kilka lat później jej układ ciała podczas spadania w kształcie litery X będzie komentowany i naśladowany.

Każdy skok Tośki jest coraz lepszy i wypracowany. Dobry obserwator pozna w niej przyszłą artystkę przestrzeni. Ale do miana podniebnej baletnicy trzeba jeszcze kilka lat wytrwałej pracy.

Sto pięćdziesiąty trzeci skok wykonuje z wysokości czterech tysięcy czterystu metrów. Wysokość, z której wszystko na ziemi zaczyna zlewać się w plastyczną plamę, upodobniającą się do szczegółowej mapy. Nie jest sprawą prostą rzucić się w otchłań, której dno skoczek osiągnie dopiero po lądowaniu. Człowieka ogarnia zrozumiały lęk. A przecież to coś zupełnie naturalnego. Wyrobiony na przestrzeni tysiącleci instynkt samozachowawczy zdecydowanie zabrania zbliżać się na skraj przepaści, a co dopiero skakać w nią. Ale przezwyciężenie lęku, śmiałe spojrzenie niebezpieczeństwu w oczy — oto głębokie, mocne i jednocześnie piękne przeżycie.

wprowadzić w różne pozycje!. Spada więc poziomo, pionowo, wykonuje przewroty. Kobiece serce rozpiera radość. Potem ciało wolno zaczyna się obracać, by wreszcie powrócić do równowagi. Spadochroniarka rozkoszuje się zmianą każdego położenia.

Tego nikt nie zobaczy, zresztą nie jest w stanie zobaczyć — Tośka śmieje się i jednocześnie ma w oczach łzy, które pojawiły się za okularami na znak szczęścia i zachwytu. Zaczyna się czuć w powietrzu coraz swobodniej i pewniej.

Tymczasem sekundomierz bez przerwy odmierza czas spadania. Mija pięćdziesiąta druga sekunda spadania. Co za wspaniałe chwile. Już dochodzi minuta tego niezwykłego skoku z prędkością pięćdziesięciu metrów na sekundę. W twarz uderza zimny wiatr. Wolno płyną sekundy. Do uszu wsącza się jednostajny świst powietrza. Ziemia pędzi na spotkanie Tośki jak szalona, groźna, drgająca barwami tęczy i światła. Stopniowo powietrze staje się cieplejsze. Zbliża się siedemdziesiąta szósta sekunda spadania. Tośka przyjmuje pozycję ciała odpowiednią do otwarcia spadochronu. Wreszcie energicznie wyszarpuje uchwyt linki wyzwalającej. Otwierająca się czasza, zmniejsza prędkość spadania. Do ziemi pozostało jeszcze osiemset metrów. Wkrótce Antonina Chmielarczyk zaliczona zostanie w poczet nowych rekordzistek Polski w długotrwałości opóźnienia otwarcia spadochronu.

Już w pięćdziesiątym piątym roku uczestniczy w zawodach międzynarodowych, rozgrywanych w pobliżu Sofii. W następnych latach startuje w mistrzostwach świata na terenie Związku Radzieckiego, Czechosłowacji, Bułgarii i USA. Skacze w Rumunii, Jugosławii i w NRD. Nieustannie doskonali swą technikę spadania i lądowania na celność. Umie szybko zmieniać pozycję ciała podczas spadania, umie przechodzić z położenia płaskiego do położenia odwróconego, potrafi szybko wyprowadzić swe ciało z korkociągu.

Mijają miesiące i lata. Oprócz codziennych zajęć i obowiązków instruktora spadochronowego w klubie Tośka uparcie doskonali swe



Startująca w IV Spadochronowych Mistrzostwach Świata (Bratysława, 1958) Antonina Chmielarczyk wspólnie z dwiema innymi koleżankami polskimi wywalczyła dwa srebrne medale. Na naszym zdjęciu Tośka (numer konkursowy 22) po uroczystym wręczeniu medali. (Foto: TM (2)

nawyki poprzez systematyczną zaprawę fizyczną na ziemi. Uprawia ćwiczenia gimnastyczne, uczęszcza na pływalnię, przychodzi na stadion sportowy. Ale nie zawsze może systematycznie trenować. Instruktor jest niestety na drugim planie w działalności sportowo-wyczynowej aeroklubu regionalnego.

Niemal z ołówkiem w ręku, mając z góry ułożony plan swego treningu, wykonuje jedno ćwiczenie po drugim. Młoda spadochroniarka zawzięcie opanowuje krok za krokiem coraz trudniejsze zadania, przez siebie zresztą opracowane.

Z każdym rokiem technika skoku staje się doskonalsza. Trzeba więc usilnie trenować, aby nie pozostać w tyle za innymi skoczkami w kraju i za granicą. Dlatego Tośka — mimo że spotykają ją od czasu do czasu niepowodzenia — podwaja siły i pokonuje z uporem trudności. Pracuje ciągle nad sobą, nie odczuwając zmęczenia i wykorzystuje całą energię dla osiągnięcia wytkniętego celu. Sprawdza więc w powietrzu wszystkie poczynione przez siebie obliczenia, dokonane na ziemi. Ponadto z uwagą śledzi skoki swych kolegów, zapoznaje się z publikacjami oraz osiągnięciami czołowych skoczków spadochronowych na świecie. W okresie swego pobytu za granicą na zawodach wiele czasu poświęca na wymianę doświadczeń ze sportowcami innych krajów, szczególnie koleżankami, z którymi utrzymuje korespondencję.

Bliski jest krok do zwycięstwa. Wreszcie nadchodzi dzień wielkiej osobistej satysfakcji — opanowuje akrobację spadochronową. Wykonuje szybko i bezbłędnie poszczególne spirale na sygnał podany z ziemi. A potem przychodzi nowy okres wtajemniczenia: szybkie, możliwie najszybsze i napoprawniejsze salta. Chodzi przecież o czas wykonania. Liczy się najkrótszy czas wykonania akrobacji. Nie chodzi już o sekundy, ale o każdą dziesiątą sekundy.

Czy Antonina Chmielarczyk doznała jakichś przygód między niebem a ziemią? Już na samym wstępie stwierdziłem, iż każdy niemal skok popularnej w naszym kraju, a także i za granicą — Tośki, był nową powietrzną emocją. Spośród tysiąca skoków, pięćset jedenaście wykonała sponad dziesięciosekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu. Ogółem z zamkniętym spadochronem przebyła trzy godziny czterdzieści jeden minut i dwadzieścia dziewięć sekund, co odpowiada przebyciu ponad sześciuset dwudziestu pięciu kilometrów. Te zawrotne liczby oszałamiają i jednocześnie potwierdzają skalę emocji i nieprzeciętnych przeżyć doznanych w czasie ciągłego podążania na spotkanie ziemi z prędkością około pięćdziesięciu metrów na sekundę.

Często na spotkaniach z młodzieżą szkolną padają pytania pod adresem Tosi, czy nie wybrała dość pochopnie sportu spadochronowego jako bardzo niebezpiecznego dla młodej kobiety — sportu, którego tak miła i przystojna pani nie powinna ich zdaniem uprawiać. Szybko jednak młodzież przekonuje się, że sport spadochronowy jest równie „niebezpieczny" jak na przykład narciarstwo, pływanie, sport żużlowy czy też motorowy.

A przygody podniebne? Ileż ich było! Niektóre tkwią jeszcze w pamięci, jakby zaistniały właściwie przed kilku minutami, chociaż Tośka przeżywała je bardzo dawno. Inne zatarły się w pamięci i trudno sobie przypomnieć szczegóły każdej doznanej przygody.

Tysiąc skoków z samolotu, to tysiąc wzlotów, tysiąc odejść od samolotu, tysiąc odważnych decyzji, tysiąc szalonych spadań na spotkanie ziemi, tysiąc otwarć spadochronu i tysiąc lądowań, nie licząc setek wiązanek figur składających się na akrobację spadochronową. A każdorazowe składanie spadochronu?

Wielokrotnie jednak przeżywane emocje i niespodzianki w powietrzu można śmiało zaliczyć do niezwykłych. I tak na przykład po kilkunastu sekundach spadania Tosia pociąga za uchwyt wyzwalający spadochronu. Czeka cierpliwie, ale czasza nie otwiera się. Pochyla się bardziej do przodu i spada głową w dół. Przy takim położeniu ciała spadochron najprędzej się otwiera. Mijają sekundy. Ziemia rośnie w oczach, a czasza ciągle pozostaje w pokrowcu. Tosia ma jeszcze dwustumetrowy zapas wysokości. W takiej sytuacji dalsza zwłoka równa się tragedii. Wyciąga więc uchwyt spadochronu zapasowego. Po chwili następuje szarpnięcie. Czasza wypełnia się, niebezpieczeństwo zażegnane.

Innym razem, w czasie skoków treningowych, nastąpiła nagła zmiana na kierunku wiatru. Równocześnie z wiatrem nadciągnęła mżawka zasłaniająca lotnisko. Znajdujące się na nim znajome przedmioty straciły swój dotychczasowy kształt i rozpłynęły się we mgle. Wiatr bardzo szybko niósł Tośkę za ginącą w dali szosę, ponad liczne ogrody, za którymi biegnie linia wysokiego napięcia. Spadochroniarka widzi przez ramię, jak nieubłaganie zbliżają się stalowe słupy linii wysokiego napięcia. To był rzeczywiście zbieg okoliczności: linia wysokiego napięcia usytuowana jest kilka kilometrów od lotniska. Tośka walczy do ostatniej chwili. Dzięki temu, że jest silna, wysportowana, może mięśnie napiąć do granic wytrzymałości. Stopniowo jednak odnosi wrażenie, iż wkrótce nastąpi moment, kiedy to ręce odmówią posłuszeństwa. Tymczasem pot zalewa oczy, a dłonie jak kleszcze trzymają taśmy nośne. W końcu jednak zdobyte doświadczenie pokonuje przypadkowe zrządzenie losu. Tośka ląduje kilka metrów przed linią. Jest zmęczona, więc długo spadochron wlecze ją po równej łące.

Pięć lat temu, na przykład, podczas skoku grupowego w Nowym Targu, w otwartą czaszę jej spadochronu wpadł jeden ze skoczków. Sytuacja była naprawdę groźna, ale ostatecznie zakończyła się szczęśliwie.

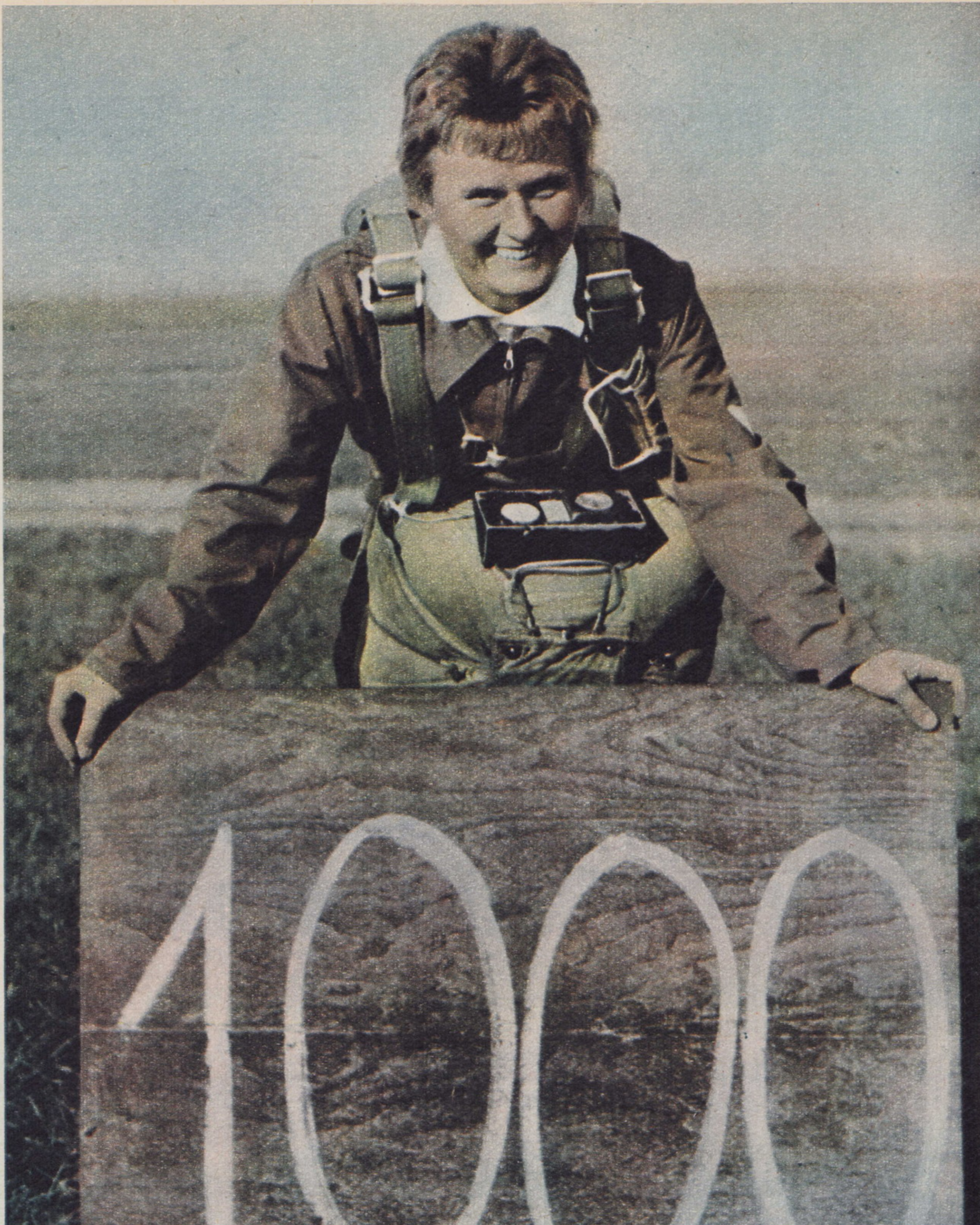
Antonina Chmielarczyk uczestniczyła dwadzieścia razy w zawodach względnie w mistrzostwach spadochronowych, czterokrotnie wywalczyła tytuł mistrzyni Polski i dwukrotnie tytuł wicemistrzyni Polski w sporcie spadochronowym, ustanowiła trzy rekordy krajowe w skokach indywidualnych i jako instruktor spadochronowy wyszkoliła podstawowo około trzystu pięćdziesięciu skoczków.

Dopijam kawę świetnie zaparzoną przez koleżankę klubową Tosi. W rozmowie dzisiejszej — podobnie jak i przed dziesięciu laty — umiejętnie pomniejsza swoją osobę. Dużo mówi o pracy w klubie, o świetnej atmosferze stworzonej przez wiceprezesa Aeroklubu Gdańskiego inżyniera Antoniego Matheusa, o swoich kolegach klubowych, uczniach, którzy zdecydowali się uprawiać sport spadochronowy, wreszcie o rekordowych zamierzeniach sekcji.

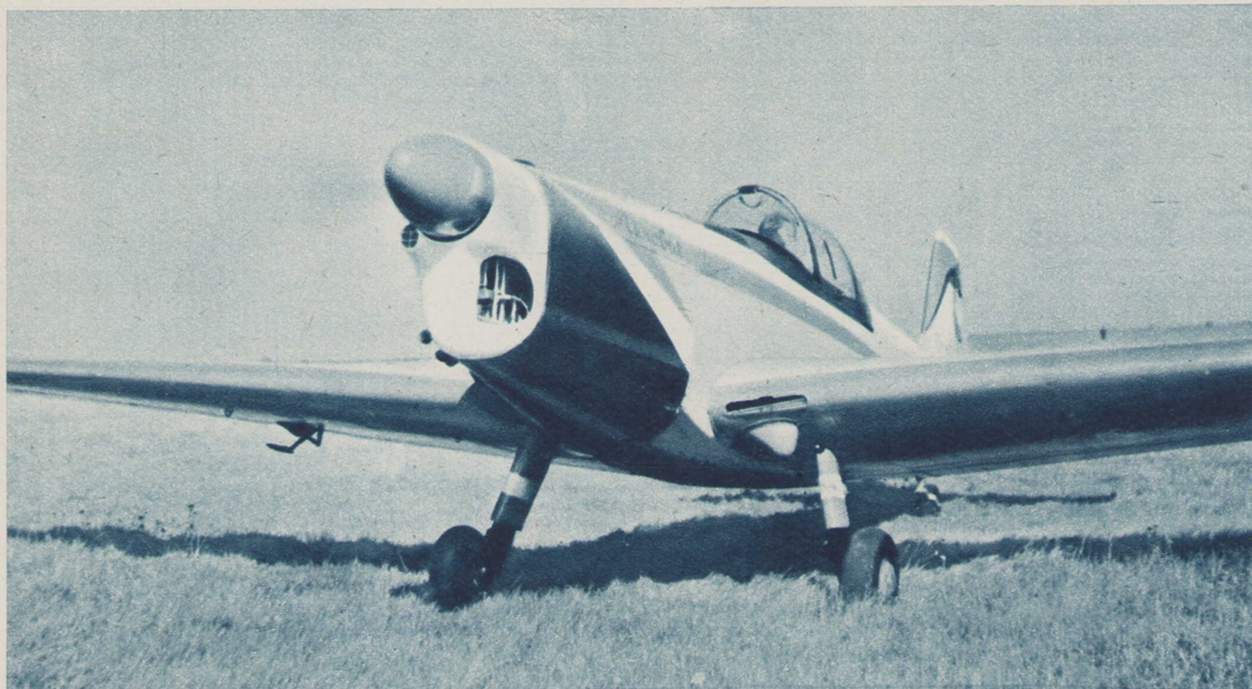
Czy Tosia jest tylko podniebną baletnicą? Przecież świetnie tańczy, pływa, jeździ na saneczkach, na nartach; zachwyca się książkami Żeromskiego, Camusa, Steinbecka, Hemingwaya, lubi muzykę poważną i pasjonuje ją nadal medycyna.

Pytanie to pozostawiam bez odpowiedzi.

TADEUSZ MALINOWSKI



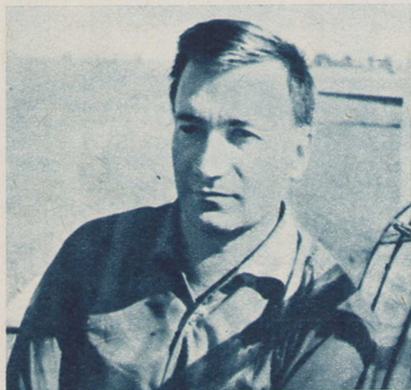
Mistrzyni Sportu Antonina Chmielarczyk pierwszy skok ze spadochronem z samolotu wykonała 13 sierpnia 1953 r. w Nowym Targu; 100-ny skok 7 października 1955 r. w Krakowie; 250-ty skok 8 lipca 1958 r. w Nowym Targu; 500-ny skok 25 maja 1961 r. w Strzebielinie, a 1000-ny skok 25 września 1965 r. w Gdańsku.



„Zlin Akrobat Specjal" — to jeden z najlepszych samolotów akrobacyjnych świata. Przysporzył naszym południowym sąsiadom wiele sportowej sławy. Kiedy doczekamy się maszyny podobnej klasy? Foto: J. Pomianowski (8)

GDYBY TAKIE SAMOLOTY JAK ORGANIZACJA...

JERZY POMIANOWSKI



Eksmistrz świata Józef Toth (Węgry), to prawdziwy talent w akrobacji samolotowej. Wygrał trzy konkurencje, w tym obie dowolne. W zawodach liczy się udział, a nie miejsce — twierdzi bułgarski pilot Angel Georgiew (niżej), zachowując doskonały humor i sportową postawę w każdej sytuacji.



COKOLWIEK by się mówiło czy pisało na temat łódzkiego spotkania — oficjalnie Międzynarodowych Zawodów w Akrobacji Samolotowej Państw Socjalistycznych — nad wszystkim dominuje jeden problem: POLSKI SAMOLOT AKROBACYJNY.

Nie lubię być w roli ubogiego krewnego. Życzliwie traktowanego, nawet kochanego, ale tego ubogiego. A takie niestety wrażenie odnosiłem w Łodzi w rozmowach z pilotami czy działaczami lotniczymi bratnich krajów. Przy całej okazywanej nam serdeczności, każdy z nich z życzliwym pobłażaniem traktował wysiłki uczynienia z „Super Kaspra" akrobacyjnej maszyny. Nie można się dziwić. Fachowcy nie mają złudzeń, co do walorów i możliwości tej przeróbki wysłużonego „Zlina 26".

Wielokrotnie byłem w rozterce, co odpowiedzieć na pytanie, którego sens był następujący: jak to się dzieje, że Polska — kraj przodujący na świecie szybownictwa (a wiadomo ile to kosztuje), ojczyzna wielu utalentowanych pilotów i pięknych lotniczych tradycji — w sporcie samolotowym występuje w roli kopciuszka?

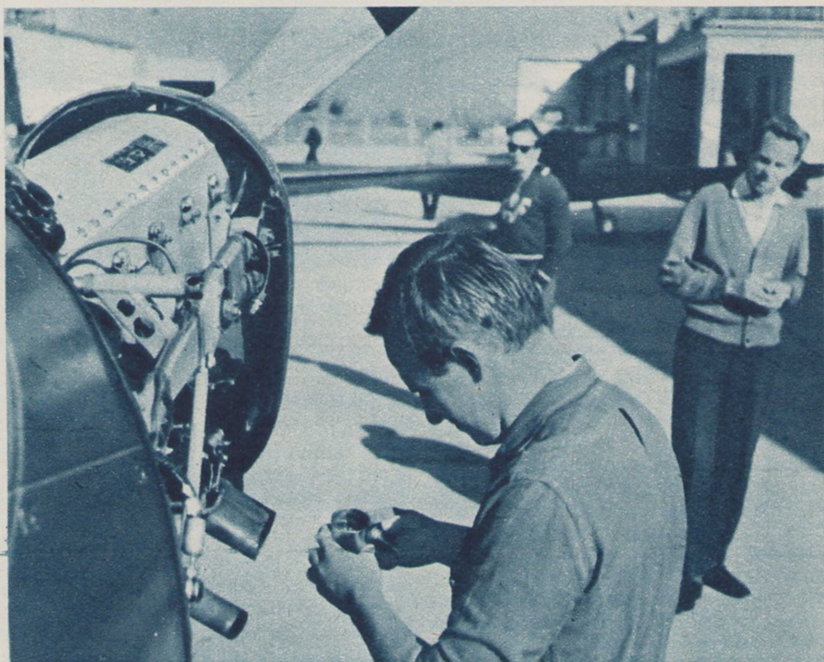
Brakiem środków finansowych nie można się tłumaczyć. Naiwne byłoby twierdzenie, że przez tyle lat nie było w budżecie lotnictwa sportowego mniej ważnych pozycji. A więc nie stało ducha. W przysłowiowym narodzie? Z pewnością nie. Tę odpowiedź dali działacze i społeczeństwo łódzkie, wkładając tyle serca i wysiłku w organizację przyjęcia akrobatów. Tę samą postawę zademonstrowali wiosną działacze społeczni z Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL, którzy nieodpłatnie spędzili wiele godzin przy opracowaniu założeń regulaminu konkursu na samolot akrobacyjny. Takież wreszcie stanowisko zademonstrowało kierownictwo wytwórni, w której powstał samolot M-4, deklarując przygotowanie go na własny koszt i udostępnienie naszym pilotom na łódzkie zawody.

Wiosną na łamach „Skrzydlatej" toczyła się dyskusja o samolocie akrobacyjnym. Przypomnę zasadnicze tezy, jak można problem ten rozwiązać:

- **Import** — sposób najszybszy i skuteczny, ale mało prawdopodobny, ponieważ ani „Zlinów Akrobat Special" ani „Jaków 18P" nie ma w sprzedaży.
- **Modernizacja „Zlinów".** „Super Kasper Akrobat" z silnikiem o większej mocy i śmigłem o zmiennym skoku nieco zmniejszyłby dystans dzielący nas od światowej czołówki. Byłby rozwiązaniem tymczasowym i połowicznym, ale zawsze pewnym wyjściem w aktualnej sytuacji.
- **Budowa „polskiego akrobata".** Najlepsze i przyszłościowe rozwiązanie problemu sprzętu dla akrobacji wyczynowej. Organizując konkurs na projekt, otrzymalibyśmy go tanio i w wielu wersjach, z których jedną lub kompilację skierowano by do produkcji w Lotniczych Zakładach Naprawczych APRL (które aż się palą do tej roboty). Konstrukcja drewniana i niewielka seria z zastosowaniem gotowych elementów od posiadanych samolotów nie kosztowałaby wiele. Okres do powstania prototypu około 2 lata.
- **A może „Tarpan"?** Istnieje możliwość sprawdzenia tego prototypu, ewentualnie odpowiednio przerobionego, w zakresie przydatności dla akrobacji. Ładnym gestem ze strony producenta było umożliwienie darmowego egzaminu w konkurencji w Łodzi. Niestety, nie z winy pilotów stało się to niemożliwe.

Jak z tego krótkiego zestawienia widać, dróg wyjścia z impasu jest kilka. Ale cóż z tego, co chcą piloci, działacze, kibice i wytwórnia; czy zakłady. Co z tego, że zdolny spiker na łódzkich zawodach dwoił się i troił, by wytłumaczyć z górą setce tysięcy entuzjastów, dlaczego „ich chłopcy nie mają szans w walce o mistrzowskie tytuły. Już wiele lat temu mądry Boy pisał, że z tym największy jest ambaras, żeby dwoje chciało na raz. A kompetentne w tych sprawach władze lotnictwa sportowego przeszły całkowicie obojętnie obok tych problemów. Rzeczowe wypowiedzi, i to ludzi w lotnictwie wiele sobą reprezentujących, które zamieściła „Skrzydlata" wiosną, nie doczekały się oficjalnej odpowiedzi, ani w stylu „przepraszamy, ta sprawa nas nie interesuje", ani „postulaty rozpatrzymy za... ileś tam lat, gdy będą odpowiednie możliwości finansowe".

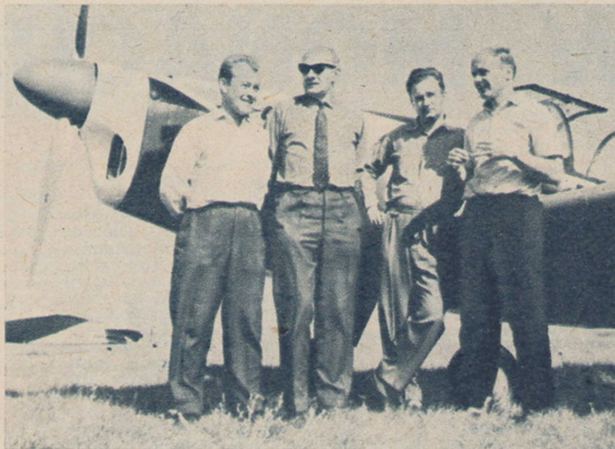
Boję się w tej sytuacji, że i kosztowna przecież łódzka lekcja może okazać się zbędna, a wydatki daremne. Że Aeroklub Łódzki złoży z imprezy sprawozdanie, rozliczy się u głównego księgowego, a jedynym efektem imprezy będą miłe wspomnienia zagranicznych gości z wizyty



Wiele ciepłych słów napisano już pod adresem personelu technicznego. I w Łodzi również w pełni na nie zasłużyli mechanicy, troskliwie doglądający nasze „Super Kasper Akrobaty".



Ekipa radziecka niezagrożenie prowadziła od pierwszej do ostatniej konkurencji. Świetnie przygotowani piloci, doskonałe samoloty „Jak 18P". Stoją od lewej: Władimir Martiemianow, Wadim Owsiankin, Aleksiej Piemienow (piloci), Wiaczesław Szukałow (kierownik) i Jewgienij Andrianow (mechanik).



Drużyna czechosłowacka, nie składająca się ze znanych międzynarodowych asów tego kraju, pokazała się z najlepszej strony. Minimalnie uległa w walce o zwycięstwo drużynowe. Od lewej: Juraj Souc (pilot), Franciszek Nowak (trener i kierownik ekipy, rekordzista świata samolotowy), Anton Klimenda i Jiri Kobrle (piloci).

w Polsce. Mogę śmiało napisać „miłe", ponieważ, obok zwyczajowej gościnności, byliśmy na tyle uprzejmymi gospodarzami, że pozwoliliśmy się bez zbytniego trudu ograć.

Pozostaje nam wątpliwa wszakże satysfakcja, że to co pisaliśmy wiosną, sprawdziło się co do joty. Smutne to jednak jest stwierdzenie, bo mimo woli nasuwa się refleksja, że to co piszemy teraz, aktualne będzie może i po mistrzostwach świata w Moskwie.

Dowodem bowiem beztroskiego traktowania występu, oficjalnej bądź co bądź reprezentacji państwowej w akrobacji samolotowej, jest przebieg przygotowań pilotów. Początkowo długo w ogóle nie było w tej mierze żadnego planu. Potem zdecydowano się na dwa dziesięciodniowe zgrupowania, którym z kolei nie zabezpieczono w odpowiedniej ilości sprawnego sprzętu. Trenera zaś zatrzymały obowiązki w... Aeroklubie Warszawskim. A konkurenci? Piloci radzieccy trenowali w bieżącym roku przez dwa miesiące, mieli ostry sprawdzian w postaci mistrzostw ZSRR i republikańskich, wylatali po około 100 godzin. Nikt też jakoś nie widzi potrzeby zadbania o kondycję fizyczną naszych akrobatów, nie mają oni, podobnie jak szybownicy, obozów kondycyjnych w górach. Nikogo też to nie obchodzi, że średnia wieku naszej pierwszej reprezentacji wynosi już 30 lat, gdy takiego np. ZSRR tylko 26.

Uwagi, które tu przedstawiam, nie są wyłącznie moim poglądem. Do napisania ich zostałem niejako zobligowany w dyskusjach z przedstawicielami znanej z wielkiego ducha sportowego łódzkiego klasy robotniczej. Ci ludzie, dający ze swej ciężkiej pracy odsetki także na sport lotniczy, chcieliby widzieć lepsze efekty, niż 23 miejsce swego łódzkiego reprezentanta Seweryna Przybylskiego, miejsce, na które on skądinąd naprawdę ciężko zapracował. Myślę, że w pełni na to zasługują.

Ale dość już o przykrych sprawach. Bo niezależnie od tych wszystkich smutnych spraw wyjeżdżałem z Łodzi pełen optymizmu. Powodem jego było przyjęcie, jakie to miasto zgotowało pilotom. Ulice w powodzi flag i transparentów. Organizacja startu i dnia lotnego bez zarzutu. Wyżywienie i zakwaterowanie — jakich nie było na żadnych zawodach w świecie (opinia bywalca, dziennikarza czechosłowackiego Jana Sary). W miejscowej prasie — czołówki. Program rozrywek kulturalnych bogaty, dobrany z sensem i ciekawy. Spotkania w zakładach pracy, klubie zetemesu — niezapomniane. Słowem (o ile milej pisze się te rzeczy) chapeau bas dla łódzkich kibiców, władz partyjnych i administracyjnych oraz przede wszystkim Aeroklubu Łódzkiego. Jestem prawie pewny, że w żadnym innym mieście w Polsce impreza ta nie miałaby podobnej oprawy.

Kilka oddzielnych słów warto poświęcić komisji sędziowskiej i regulaminowi. Przyjęła się jawność sędziowania, powinna też mieć szanse poparcia na arenie międzynarodowej polska inicjatywa punktowania wiązanki dowolnej improwizowanej i punktowania jej za poziom sportowy i wykonanie. W skład komisji sędziowskiej wchodzili przedstawiciele uczestniczących ekip oraz trzech Polaków. Dyskusje nad werdyktami były nieliczne, co należy poczytać za duży sukces jurorów (nie zanotowano żadnego protestu). Tak więc i sędziowie ze swej trudnej i niewdzięcznej misji wywiązali się w sposób przyczyniający się do ugruntowania przyjaźni między akrobatami bratnich krajów. Inna rzecz, że w dyskusjach — nie ujmując nic łódzkiemu zespołowi oceniającemu — wynikł ciekawy wniosek, by jednak międzynarodowe zawody sędziowali ludzie z krajów niezainteresowanych. Nawet w składzie 3 osób, podobnie jak w piłce nożnej Byliby oni zaproszeni przez organizatora według listy FAL. Interesujący projekt w świetle doświadczeń z różnych zawodów.

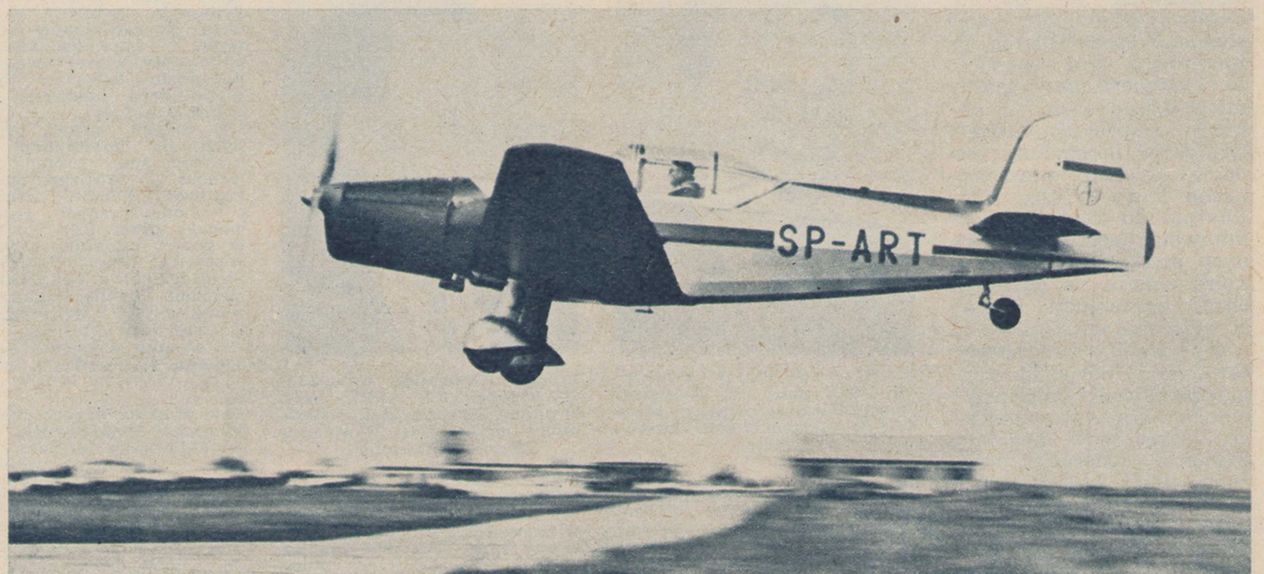
Poziom sportowy MZAS można określić tylko jednym przymiotnikiem — światowy. Drużyna radziecka świetnie przygotowana, doświadczona. Słabsza nieco w konkurencjach dowolnych, ale w obowiązkowych nie do pobicia (zwłaszcza nieznanych). Absolutny mistrz ZSRR i zwycięzca Wadim Owsiankin to pilot wielkiej klasy. Druga w punktacji zespołowej Czechosłowacja przysłała do Łodzi nie pierwszy swój garnitur, choć też akrobatów mających na koncie sukcesy międzynarodowe — m.in. zwycięstwo w Coventry. Wydaje mi się, że stać ich na więcej niż pokazali na zawodach. Inna rzecz, że niezbyt dopisywało im szczęście.

A Polacy? Pierwsza nasza reprezentacja wyprzedziła Węgrów i blisko nawet była drużyny CSRS. Wielkim talentem błysnął jak zawsze niezawodny Stanisław Kasperek. Choć moim zdaniem, może to wina tła, nie był on w Łodzi w swej życiowej formie. Może to sprawa nerwów, odpowiedzialności czy przemęczenia. Inna rzecz, że w klasyfikacjach wyjść wyżej nie mógł z winy samolotu. Godnym partnerem Kasperka był Edmund Mikołajczyk. Gdyby ten błyskotliwy pilot dłużej popracował systematycznie, mielibyśmy z niego dużo radości. Stefan Studencki nie może odnaleźć formy sprzed kilku lat, kiedy jego wiązanki dowolne zadziwiały świat.

Poza wymienionymi mamy dość duże rezerwy, ale wymagają one solidnego i kierowanego (!) treningu. No i startów w zawodach. Dobrze się stało, że latali w Łodzi i nabrali więcej wiary we własne siły.

Ekipa węgierska to przede — i ponad wszystko Józef Toth. Skromny, inteligentny człowiek, a jaki pilot! Ośmielę się postawić horoskop, iż jest to główny kandydat do mistrzowskiego tytułu w Moskwie — zwłaszcza, jeżeli rozwiąże problemy sprzętowe. W Łodzi Węgrzy startowali na odciążonych „Zlinach 226".

Tabelę zamykają akrobaci bułgarscy. Prawdziwi sportowcy. Ambitni, nie zrażeni niepowodzeniami, zawsze uśmiechnięci, walczący mimo braku szans do końca. Umieją jeszcze niewiele, w Łodzi debiutowali i to na naszych „Super Kasper Akrobatach". Interesujące będą ich postępy, gdy wylatają więcej, bo 200 czy 300 godzin to za mało, by coś więcej powiedzieć.



Tak na oko „Super Kasper Akrobat" prezentuje się całkiem nieźle. Cóż z tego, skoro z jego niewielu mechanicznych koni wiele rozbiegło się w czasie wieloletniej służby w naszych aeroklubach. Foto: St. Jaśko



Radzieckie samoloty akrobacyjne „Jak 18P" w oczach ich pilotów były najlepszymi maszynami zawodów i świata. Duży nadmiar mocy i sterowność — to niewątpliwe zalety „Jaka".

Nie licząc pokazów, na łódzkich zawodach akrobaci wykonali 99 wiązanek. I każda cieszyła się zainteresowaniem, nie tylko kibiców, ale i pilotów.





KONFERENCJA W MONACHIUM



DOROCZNA, 58 z kolei, konferencja generalna Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) odbyła się w tym roku we wrześniu w Monachium, a gospodarzem jej był aeroklub zachodnioniemiecki. Tym razem charakter jej był może nieco bardziej uroczysty, ponieważ federacja liczy już sobie 60 lat. Piękny jubileusz FAI i tegoroczną konferencję generalną upamiętniono wydaniem specjalnego modelu.

W konferencji monachijskiej wzięło udział około 200 delegatów z 35 krajów. Wśród gości honorowych znajdował się m. in. radziecki kosmonauta Władimir Komarow. Aeroklub PRL reprezentowali na konferencji: prezes Stefan Antosiewicz i sekretarz generalny ppłk pil. Krzysztof Donigiewicz, którzy poinformowali „Skrzydlatą" o przebiegu obrad.

Sam przebieg tegorocznej konferencji nie odbiegał w zasadzie swym porządkiem obrad od poprzednich. Jak zwykle, przyjęto na niej sprawozdanie ustępujących władz, akceptowano ich dotychczasową działalność, wysłuchano sprawozdania finansowego oraz przyjęto je, zatwierdzono składy międzynarodowych komisji specjalistycznych, wręczono uroczyście medale i dyplomy oraz wybrano nowe władze. Niezależnie od tego przedyskutowano szereg aktualnych problemów federacji, które wnieśli na porządek obrad konferencji delegaci różnych aeroklubów.

W czasie uroczystego otwarcia, z udziałem m.in. przedstawicieli prowincjonalnego rządu bawarskiego, wręczono medale i dyplomy federacji przyznane przez FAI za 1964 r. Złoty Medal otrzymał wybitny radziecki pilot i działacz lotniczy — Władimir Kokkinaki, wieloletni wiceprezydent FAI. Złote Medale Kosmiczne i Medale de La Vaulx przyznano radzieckim kosmonautom: W. Komarowowi, K. Fieoktistowowi i B. Jegorowowi, których w Monachium reprezentował Komarow. Medal L. Bleriota przyznano włoskiemu pułkownikowi A. Mantelli, a Medal Lilienthala znakomitemu amerykańskiemu szybownikowi — A. Parkerowi, za pierwszy ponad 1000-kilometrowy przelot otwarty. Medalu Brązowego za 1964 r. nie przyznano.

W tym roku wręczono też po raz pierwszy, nowo ustanowione przez FAI, Honorowe Dyplomy dla Zespołów. Miło nam donieść i zarazem serdecznie pogratulować, że jako pierwsze otrzymały go nasze zasłużone Szybowcowe Zakłady Doświadczalne w Bielsku-Białej. Drugi dyplom przyznano znanym czechosłowackim zakładom lotniczym „Moravan" w Otrokovicach, produkujących m.in. słynne samoloty typu „Zlin". Trzeci dyplom zespołowy FAI otrzymała redakcja radzieckiego miesięcznika lotniczego „Krylia Rodiny". Wśród wyróżnionych Dyplomami Paula Tissandiera znaleźli się również trzej działacze polskiego lotnictwa: prezes ARPL — Stefan Antosiewicz, sekretarz generalny APRL — Krzysztof Donigiewicz i prezes Aeroklubu Gdańskiego, członek ZG APRL, prof. Zygmunt Franaszczuk. Serdecznie gratulujemy.

Spośród zagadnień, które na konferencji w Monachium koncentrowały uwagę delegatów, wymienić należy przede wszystkim sprawy finansowe lotnictwa ogólnego oraz udziału sportów lotniczych w Olimpiadzie. Budżet i w ogóle finanse FAI stanowią już od dłuższego czasu poważną troskę władz federacji, które czynią duże wysiłki, aby zapobiegać stale rosnącemu deficytowi. Na konferencji były w tej sprawie dwa poglądy. W czasie obrad dyskutowano burzliwie nad projektem uchwały o podwyższeniu składek członkowskich o 20 procent rocznie. Delegacja polska zajęła odmienne stanowisko: przeciwstawiając się temu, zgłosiła wniosek, aby nie podnosić wysokości składek automatycznie, ale podejść do tej sprawy rozsądnie, przede wszystkim poprzez zrewidowanie całego systemu składek i w ogóle system ten uzdrowić. Wniosek polski został przyjęty w głosowaniu; dano pełnomocnictwo Radzie FAI, aby zagadnienie składek jeszcze raz dokładnie przeanalizowała w swym gronie i rozstrzygnęła je na plenarnym posiedzeniu w czerwcu 1966 r.

Problem nienowy, który co roku jest przedmiotem obrad konferencji, to sprawa współpracy FAI z innymi międzynarodowymi organizacjami lotnictwa cywilnego, takimi jak ICAO, IATA i AOPA. Ta ostatnia, to jest stowarzyszenie pilotów i właścicieli samolotów, zrzeszająca piltów sportowych i turystycznych, jest bardzo mocną organizacją i świadczy liczne usługi na rzecz swych członków. AOPA działa na terenie obu Ameryk, a po wojnie rozwinęła ożywioną działalność w zachodniej Europie. Niemniej jednak członkowie tej organizacji, piloci sportowi i turystyczni, spotykają się dotąd z szeregiem różnych trudności w lataniu ze strony państwowych organów kontroli ruchu lotniczego niektórych krajów, które są członkami ICAO. Dlatego też AOPA usiłuje nieustannie pozyskać sobie FAI, aby członkowie federacji świadczyli również jakieś usługi na rzecz stowarzyszenia właścicieli samolotów oraz aby FAI czyniła starania w ICAO i wywalczyła w tej organizacji takie same prawa w lataniu dla członków AOPA, jakie ma lotnictwo sportowe, aby w sumie prywatni właściciele samolotów mieli swobodę latania i znaczne ułatwienia w tym olbrzymim obszarze intensywnego ruchu lotniczego jaki jest obecnie na świecie. FAI z kolei niezbyt chętnie widziała dotychczas współpracę z AOPA, ponieważ nie dysponuje dostatecznymi środkami, a poza tym ma inne cele swej działalności. Sprawy te zresztą nie są wcale łatwe, wymagają wielu konsultacji i ustaleń, które wychodzą już poza ramy samej FAI.

Niemniej jednak na konferencji monachijskiej zaapelowano do aeroklubów narodowych, aby — w miarę swoich możliwości — świadczyły one pewne usługi na rzecz członków AOPA. Chodzi tu przede wszystkim o serwis informacyjny na lotniskach, pomoc w załatwianiu spraw w organach kontroli ruchu lotniczego, komunikaty meteo, hotele itp. Chociaż sprawy te nie są, jak na razie, żywotne jeszcze dla Polski, podobnie jak i w ogóle dla innych krajów socjalistycznych, to jednak Aeroklub PRL ma w najbliższym czasie przeprowadzić rozmowy z PLL LOT w sprawie przyjścia z pomocą, chociażby tylko informacyjną na naszym Okęciu, przez które od czasu do czasu przelatuje jakiś członek AOPA.

Bardzo mocno zaakcentowano w Monachium projekt włączenia sportów lotniczych do Igrzysk Olimpijskich, zwłaszcza że idea ta ma gorącego rzecznika w obecnym prezydencie FAI, Kolumbijczyku M. Obregonie. Konferencja upoważniła 2 członków komitetu wykonawczego FAI do przeprowadzenia oficjalnych rozmów z kierownictwem Międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego i załatwienia tej sprawy do 1970 r.

Sporo mówiło się też w czasie obrad o działalności międzynarodowych komisji specjalistycznych FAI, które są podstawowym ogniwem aktywizacji sportowej federacji, gdzie właśnie na forum tych zespołów z udziałem wybitnych fachowców należy szeroko dyskutować o żywotnych problemach ruchu lotnictwa sportowego na świecie Bardzo pozytywnie oceniono przy tym żywotną działalność Komisji Edukacji FAI, która pozyskała do współpracy wybitnych naukowców. Dzięki jej staraniom francuskie władze oświatowe wprowadziły m. in. do podręczników szkolnych czytanki o lotnictwie sportowym. Międzynarodowa Federacja Lotnicza zaapelowała do aeroklubów narodowych — członków FAI, aby poświęcały więcej uwagi propagandzie lotnictwa sportowego wśród młodzieży, szczególnie szkolnej.

Z innych spraw, omawianych na konferencji, podkreślano stale rosnącą popularność Międzynarodowego Festiwalu Filmów Lotniczych i Astronautycznych, organizowanego przez FAI. Poza tym w poczet członków stowarzyszonych przyjęto Federację Spadochronową Senegalu oraz obniżono składę członkowską Aeroklubowi Meksyku, na wniosek tego ostatniego.

Z wyniku wyborów, na prezydenta FAI wybrano ponownie Kolumbijczyka Mauricio Obregon; I wiceprezydentem został w dalszym ciągu W. Kokkinaki — obaj pełnią te funkcje już drugą kadencję. Skarbnikiem został tradycyjnie Jean Bleriot, syn znanego pioniera lotnictwa. W skład komitetu wykonawczego FAI wybrano ośmiu członków z następujących krajów: Austrii, Hiszpanii, USA, Francji, W. Brytanii, Polski (S. Antosiewicz), Szwajcarii i Jugosławii co jest dużym sukcesem krajów socjalistycznych, które wprowadziły do tego ważnego organu federacji 2 członków. Zwraca przy tym uwagę fakt, że pomimo iż konferencja odbywała się w Monachium, do komitetu wykonawczego nie został wybrany przedstawiciel NRF.

Następna konferencja generalna FAI odbędzie się w listopadzie 1966 r. w stolicy Chile.

J. R. KON.



Prezes Aeroklubu PRL, Stefan Antosiewicz, wiceprezydent FAI, otrzymał od FAI Dyplom Paula Tissandiera.

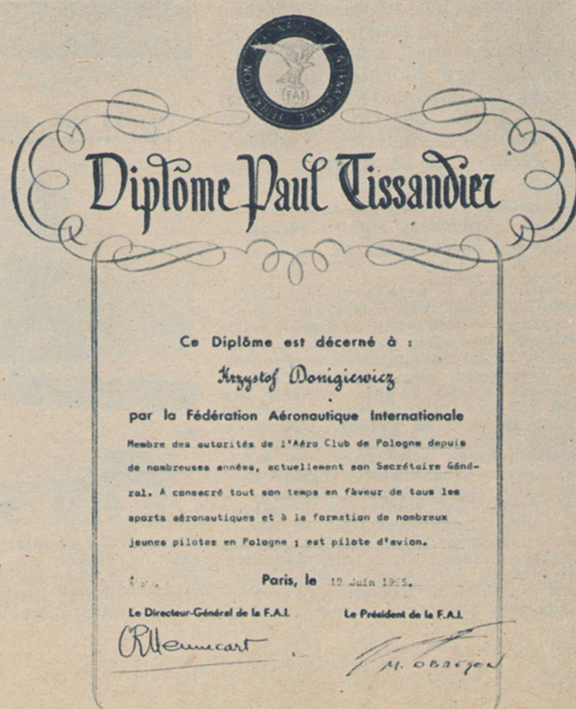


Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL, ppłk pil. Krzysztof Donigiewicz, wyróżniony przez FAI Dyplomem Paula Tissandiera.



Prezes Aeroklubu Gdańskiego, członek ZG APRL, prof. Zygmunt Franaszczuk, wyróżniony przez FAI Dyplomem Paula Tissandiera.

Tak wygląda dyplom Paula Tissandiera, który otrzymał m. in. Krzysztof Donigiewicz. U góry — przy tytule: dwie strony pamiątkowego medalu wybitego z okazji Konferencji FAI w Monachium i 60-lecia FAI.



Diplôme Paul Tissandier

Ce Diplôme est décerné à :

Krzystof Donigiewicz

par la Fédération Aéronautique Internationale

Membre des autorités de l'Aéro Club de Pologne depuis de nombreuses années, actuellement son Secrétaire Général. A consacré tout son temps en faveur de tous les sports aéronautiques et à la formation de nombreux jeunes pilotes en Pologne ; est pilote d'avion.

Paris, le 12 Juin 1965.

Le Directeur-Général de la F.A.I. — Le Président de la F.A.I.

M. Obregon

Bazy księżycowe

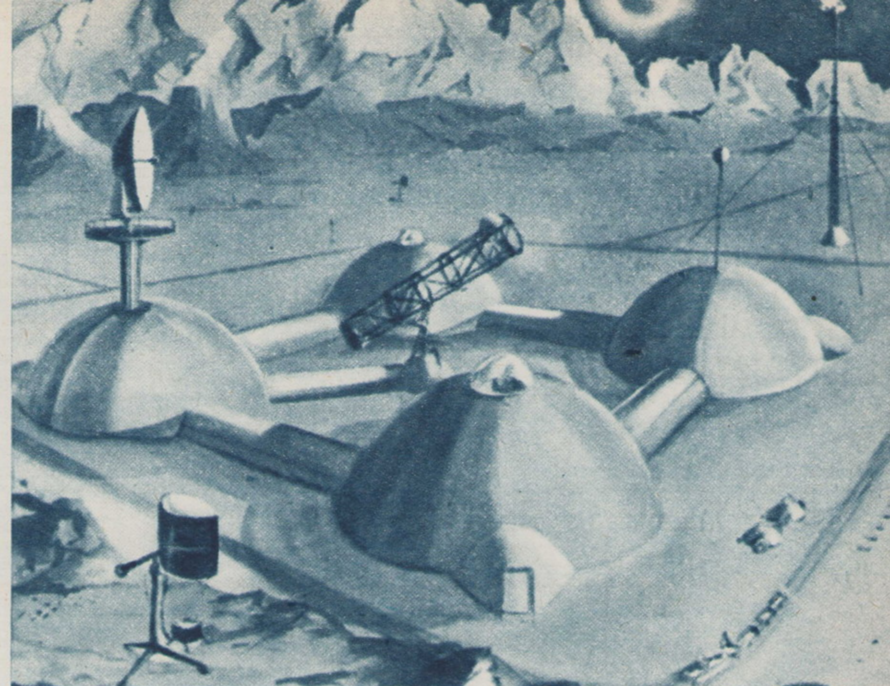
Za cztery-pięć lat, zgodnie z programem „Apollo", mają wylądować na Księżycu dwaj astronauci USA. W dalszej perspektywie NASA — i czynniki wojskowe — planują umieszczenie na naturalnym satelicie Ziemi baz zdolnych do zabezpieczenia pobytu załogom ludzkim, zarówno przez krótki jak i długi okres czasu.

W 1963 roku wytwórnia Boeing otrzymała od NASA zlecenie na opracowanie bazy księżycowej wraz z zespołem związanych z tym przedsięwzięciem zagadnień. Podobne zamówienia otrzymało kilka innych wytwórni.

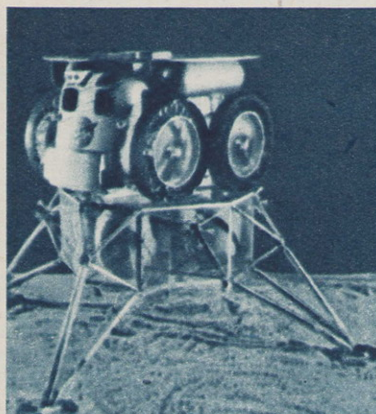
A oto jak w świetle zachodnich publikacji fachowych przedstawia się plan USA zdobycia Księżyca: 1. W 1969—1970 r. dwóch astronautów wyjdzie na powierzchnię Księżyca, dokonując wstępnego rozpoznania. Przewidziano m. in. pobranie próbek podłoża księżycowego celem dokładnej analizy. 2. Lądowanie dwóch astronautów w zmodyfikowanym pojeździe, umożliwiającym pobyt na Księżycu w ciągu 3—7 dób. 3. Badanie powierzchni Księżyca przy pomocy pojazdu (ruchomego), umożliwiającego pobyt w ciągu 14 dób. 4. Zbudowanie stałej bazy dla 12—18 ludzi.

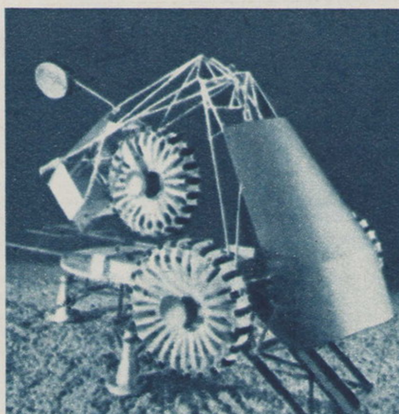
O zamierzeniach opanowania Księżyca przez USA szeroko i po raz pierwszy oficjalnie mówił w roku ubiegłym przedstawiciel NASA na Warszawskim Kongresie Astronautycznym.

„Po udanym locie na Księżyc przy pomocy statku „Apollo" — powiedział on — USA przystąpi do zbudowania bazy na Księżycu, umożliwiającej na razie pobyt krótkotrwały, a później długotrwały." Zastępca zaś dyrektora NASA w listopadzie 1964 roku wyraził pogląd, że w końcu XX wieku loty na Księżyc będą czymś zupełnie normalnym, a ziemski satelita stanie się stacją przesiadkową podczas podróży na inne planety.

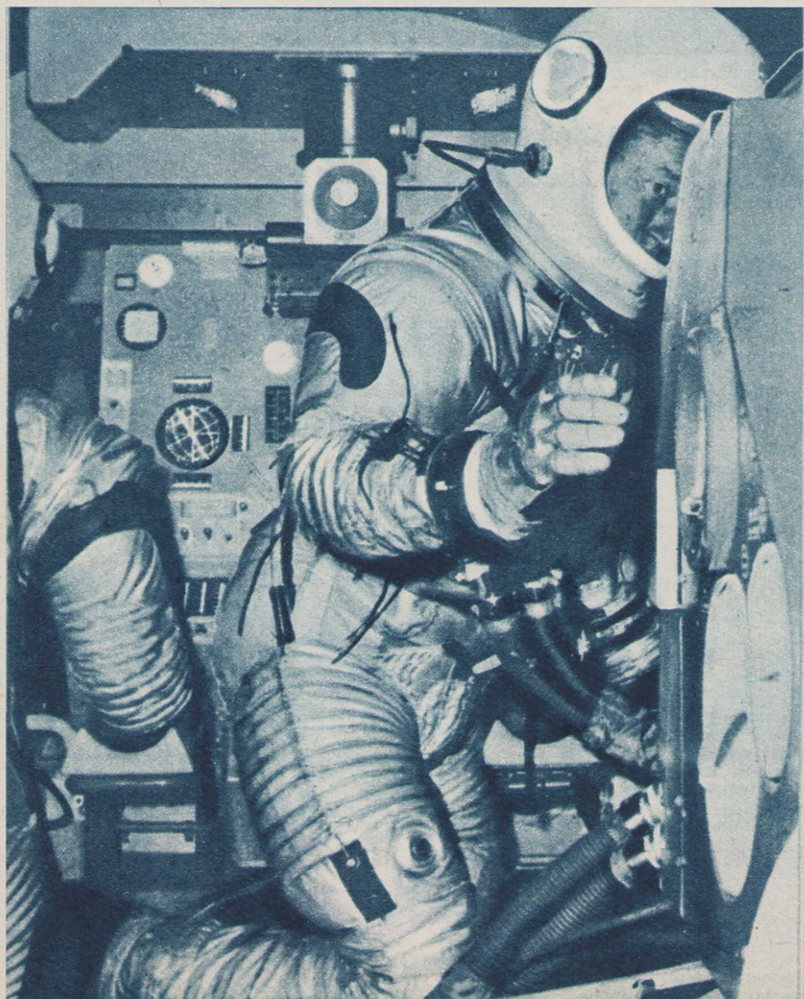


Projekt stacji badawczej na powierzchni Księżyca, opracowany przez zakłady Boeing (USA).





Modele ruchomych stacji księżycowych opracowanycn przez firmę Bendix (USA). Niżej — oryginalne zdjęcie wnętrza jednego z prototypów pojazdu księżycowego LEM (Lunar Excursion Module), w którym szkolone są załogi przyszłych zdobywców Księżyca.



Na Księżycu powstaną liczne zabudowania oraz prawdopodobnie kopalnie bogactw naturalnych, nie wspominając delikatnie o urządzeniach militarnych.

Wstępne rozpoznanie Księżyca rozpoczęły już od 1958 roku aparaty bezzałogowe. W latach 1964—65 NASA zaplanowała wysłanie 25 aparatów sondujących, do których zaliczyć trzeba: 3 „Ranger'y" wyposażone w aparaturę telewizyjną złożoną z 6 kamer; 17 typu „Surveyor", przeznaczonych dla miękkiego lądowania na powierzchni satelity; 5 aparatów tzw. „Lunar Orbiter", których zadaniem będzie sfotografowanie powierzchni Księżyca (zarówno widocznej jak i niewidocznej) z wysokości 35—45 km. Uzyskane dane zostaną wykorzystane przez wojskowych kartografów do sporządzenia dokładnej mapy całego satelity, niezbędnej dla wyboru miejsca lądowania załóg statków kosmicznych.

A oto kilka ważniejszych dat potwierdzających realizację wyżej wspomnianych zamierzeń.

- 28 lipca 1964 roku „Ranger-7" dokonał udanego lotu przesyłając na ziemię 4 316 zdjęć, wykonanych z odległości od 2 080 km.
- 17 lutego 1965 roku „Ranger-8" wykonał również pomyślnie zaplanowane zadania, fotografując Księżyc od wysokości 2 456 km do kilkuset metrów. Z wysokości 720 m, to jest na 0,4 sek przed upadkiem na powierzchnię Księżyca, „Ranger-8" przekazał fragment podłoża o rozmiarach 100 × 133 m.
- „Ranger-9" startujący 21 marca bieżącego roku przekazał również szereg zdjęć o dużej wartości.
- 16 lutego br. wyrzucono doświadczalnego satelitę typu „Pegas" o masie 1,45 tony, którego przeznaczeniem było wykrywanie „deszczu" meteorytów na drodze między Ziemią i Księżycem.

Aktywny udział we wszystkich przygotowaniach wstępnych bierze lotnictwo wojskowe USA spodziewając się, co wynika z licznych publikacji, że w roku 1969 powstanie możliwość zbudowania stałych baz na Księżycu. W marcu 1963 roku US Air Force dokonała symulowanych prób „bojowej przydatności" bazy księżycowej i pilotowanych aparatów, które mogłyby opuścić się na powierzchnię Księżyca.

Szereg firm amerykańskich pracuje nad powierzonym opracowaniem systemu dostawy nie tylko ludzi ale i materiałów budowlanych na Księżyc. Oto niektóre ciekawsze i dostępne dane. Transport 1 kG ciężaru użytecznego na Księżyc kosztować ma 8 800 — 12 100 dolarów, jedna tzw. roboczo-godzina personelu bazy księżycowej wynosić będzie 60 000 — 100 000 dolarów. Załoga bazy (18 ludzi) ma przebywać w ciągu pół roku, a dostawa niezbędnych materiałów następować ma w odstępach tygodniowych przy pomocy zmodyfikowanego statku „Apollo", startującego przy pomocy rakiety nośnej, olbrzyma „Saturn-5". Rakieta ta o ciężarze startowym 2 735 Ton mieć będzie ciąg 3 400 T i udźwig przy starcie na orbitę wokółziemską 100 T. Natomiast przy przekroczeniu drugiej prędkości kosmicznej udźwig zmniejszy się do około 40 T. Długość całkowita rakiety 106 m. Pierwsze starty próbne przewidziano na lata 1966—67.

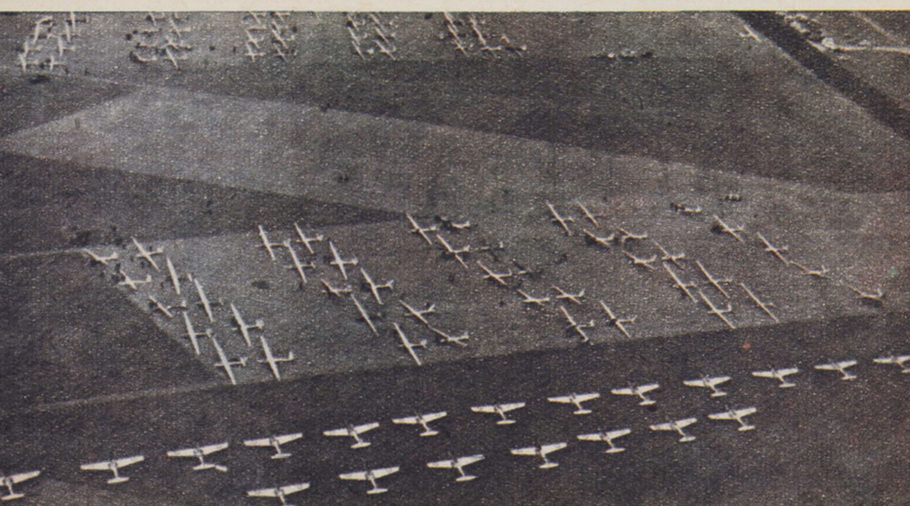
Jeśli chodzi o statek „Apollo", to z pełnym wyposażeniem wraz ze wszystkimi członami ciężar jego wyniesie 23 Tony. Statek kosmiczny „Apollo" składa się z trzech członów: załogowego, pomocniczego i księżycowego. Człon załogowy w postaci stożka z zaokrąglonymi krawędziami ma wysokość 3,4 m i max. średnicę 3,9 m. Ciężar — 4 500 kG. Tu mieścić się będzie trzyosobowa załoga. Człon pomocniczy w postaci cylindrycznej ma długość 7 m, średnicę 3,9 m i ciężar 23 000 kG. Tu znajdują się pomieszczenia systemy zasilające w energię elektryczną, zbiorniki paliwa, silnik manewrowy dla zmiany orbity itp. Człon księżycowy jest całkowicie samodzielnym statkiem i waży 113 000 kG; mieści się tu kabina o objętości 8,5 m^3 na dwóch ludzi załogi.

Człon księżycowy razem z pozostałymi zespołu „Apollo" wyrzucony ma być na orbitę księżycową, gdzie dwaj astronauci przejdą z członu załogowego do księżycowego, który oddzieli się od statku „Apollo" i opuści na powierzchnię Księżyca.

Powrót przewidziany jest w ten sposób, że astronauci wystartują z Księżyca wychodząc na orbitę selenocentryczną, spotykając się z krążącym statkiem „Apollo" pilotowanym przez jednego tylko astronautę. Tutaj przejdą do członu załogowego, odrzucając człon księżycowy. Powrót na orbitę ziemską i lądowanie odbyć się ma w członie załogowym „Apollo".

Tyle o ludziach. Projekty przewidują jednak dostawę niezbędnych materiałów. Oto jedno z ciekawszych rozwiązań noszące nazwę ALSS (Apollo Logistic Support System). Chodzi tu o wyposażenie statku „Apollo" w laboratorium księżycowe, mogące się poruszać po powierzchni naszego satelity. Zaprojektowane ono zostało przez dwie wytwórnie: Boeing i Bendix na zlecenie NASA i nazywa się MOLAB. W czerwcu bieżącego roku zakończono budowę tego aparatu. Oto jego dane. Ciężar 2 900 kG, wysokość 3,9 m, promień działania 400 kilometrów. Ciężar wyposażenia naukowego — 340 KG. Laboratorium MOLAB zaopatrzone jest w czterokołowe podwozie, gdyż projektanci zakładają, iż podłoże księżycowe jest w stanie wytrzymać ciśnienie 0,07 kG/m^2. Długość samego pojazdu 5 m, a całkowita, łącznie z kołami — 9 m. Średnica kół 2 m. Silniki elektryczne do napędu kół umieszczonych w ich osiach. Do zasilania wszystkich urządzeń elektrycznych przewidziano baterie paliwowe o mocy 700—800 W.

(CDN) (lp)



Szybowce i samoloty holujące na starcie mistrzostw w South Cerney. Na pierwszym planie 30 samolotów „Chipmunk", dalej — 45 szybowców klasy standard i w głębi — 11 szybowców klasy otwartej.

SZYBOWCE M

JOSEF FRYBA — K

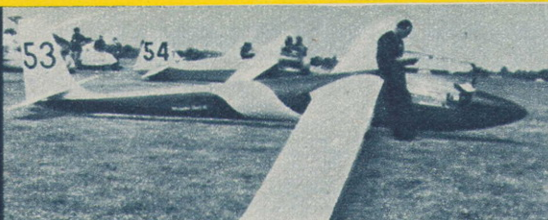
Zgodnie z zapowiedzią zamieszczamy pierwszą część ilustrowanego przeglądu szybowców startujących w Szybowcowych Mistrzostwach Świata 1965 w Anglii. Dane techniczne szybowców zostały podane w następującej kolejności: rozpiętość — pow. nośna — wydłużenie — długość — ciężar własny — ciężar całkowity — obciążenie pow. — prędkość max. — prędkość min. — doskonałość max. — min. opadanie — profil płata. Są to szybowce 1-miejscowe.



C-30 „EDELWEISS" (Francja): 15 m — 12,5 m² — 18 — 7,6 m — 290 kG — 380 kG — 30 kG/m² — 250 km/h — 65 km/h — 34 przy 95 km/h — 0,72 m/sek przy 80 km/h — NACA 7.



SZD-24 „FOKA" (Polska): 14,98 m — 12,16 m² — 18,5 — 7 m — 226 kG — 365 kG — 30 kG/m² — 260 km/h — 62 km/h — 34 przy 86 km/h — 0,66 km/sek przy 75 km/h — NACA 63.



T-51 „DART-15" (Anglia): 15 m — 12,5 m² — 18 — 7,75 m — 218 kG — 340 kG — 27,2 kG/m² — 214 km/h — 63 km/h — 33 przy 80 km/h — 0,69 m/sek przy 74 km/h — NACA 64.



KA-6CR (NRF): 15 m — 12,4 m² — 18 — 6,66 m — 190 kG — 300 kG — 24,6 kG/m² — 200 km/h — 60 km/h — 30,5 przy 80 km/h — 0,63 m/sek przy 68 km/h — NACA 63.



„OLYMPIA-465" (Anglia): 15 m — 12,26 m² — 18 — 6,4 m — 181 kG — 286 kG — 23,5 kG/m² — 218 km/h — 56 km/h — 32 przy 78 km/h — 0,67 m/sek przy 68 km/h — NACA 64.



„STANDARD-AUSTRIA" (Austria): 15 m — 13,5 m² — 16,7 — 6,2 m — 205 kG — 323 kG — 22 kG/m² — 250 km/h — 55 km/h — 34 przy 105 km/h — 0,71 m/sek przy 70 km/h — NACA 65.



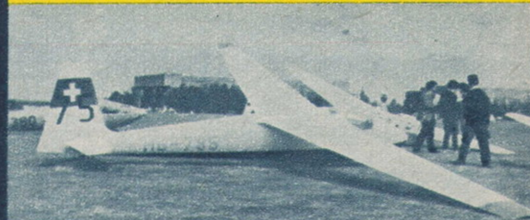
PIK-16C „VASAMA" (Finlandia): 15 m — 11,7 m² — 19,2 — 5,97 m — 185 kG — 295 kG — 25 kG/m² 250 km/h — 62 km/h — 34 przy 85 km/h — — 0,6 m/sek przy 73 km/h — Wortmann FX.



HP-12 (USA): 15 m — 11,6 m² — 20 — 6,75 m — 198 kG — 275 kG — 23,8 kG/m² — 220 km/h — 60 km/h — 40 przy 80 km/h — 0,45 m/sek przy 65 km/h — NACA 65.



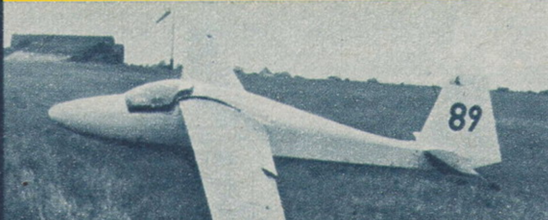
EC-39C „URIBEL-C" (Włochy): 15 m — 13,8 m² — 16,2 — 6,94 m — 205 kG — 315 kG — 22,8 kG/m² — 31,5 przy 85 km/h — 0,75 m/sek przy 68 km/h — Eppler 257.



KA-10 (NRF): 15 m — 12,53 m² — 18 — 6,64 m — 220 kG — 320 kG — 25,5 kG/m² — 200 km/h — 55 km/h — 32 przy 80 km/h — 0,75 m/sek przy 65 km/h — Wortmann FX.



KA-8 (NRF): 15 m — 14,15 m² — 15,9 — 7 m — 195 kG — 310 kG — 22 kG/m² — 190 km/h — 52 km/h — 25 przy 73 km/h — 0,72 m/sek przy 61 km/h — Goettingen 533.



„OLYMPIA-463" (Anglia): 15 m — 12,26 m² — 18 — 6,4 m — 164 kG — 272 kG — 22 kG/m² — — 217 km/h — 69 km/h — 32 przy 75 km/h — — 0,67 m/sek przy 66 km/h — NACA 64.



LIBIS-18 (Jugosławia): 14,98 m — 12,97 m² — 17,3 — 6,95 m — 200 kG — 310 kG — 23,9 kG/m² — 250 km/h — 58 km/h — 32 przy 78 km/h — 0,63 m/sek przy 64 km/h — NACA 63.



M-25 „STANDARD" (CSRS): 15 m — 12 m² — 18,8 — 7,4 m — 215 kG — 300 kG — 25 kG/m² — 200 km/h — 62 km/h — 31,5 przy 76 km/h — 0,6 m/sek przy 65 km/h — NACA 64.



„HAVUKKA-STANDARD" (Finlandia): 15 m — 12,7 m² — 190 kG — 299 kG — 23,5 kG/m² — 250 km/h — 58 km/h — 34 przy 90 km/h — 0,63 m/sek przy 70 km/h — NACA 63.



M-100S (Włochy): 15 m — 13,1 m² — 17,1 — 6,56 m — 200 kG — 315 kG — 24 kG/m² — 220 km/h — 58 km/h — 32 przy 80 km/h — 0,65 m/sek przy 67 km/h — NACA 63.

ISTRZOSTW ŚWIATA

STANDARD
KLASA

ORESPONDENCJA WŁASNA



„STANDARD-ELFE" (Szwajcaria): 15 m — 11,8 m^2 — 19 — 7,2 m — 210 kG — 320 kG — 27 kG/m^2 — 210 km/h — 65 km/h — 36 przy 94 km/h — 0,63 m/sek przy 73 km/h — Wortmann FX.



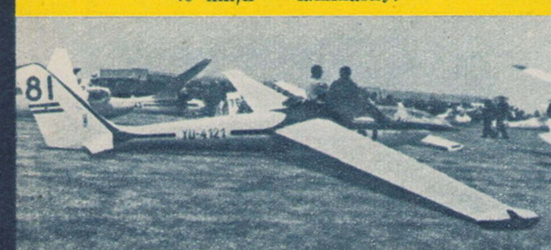
„PHOEBUS' '(NRF): 15 m — 13,16 m^2 — 17,1 — 6,7 m — 220 kG — 350 kG — 26,5 kG/m^2 — 200 km/h — 60 km/h — 37 przy 76 km/h — 0,65 m/sek przy 80 km/h — Eppler 403.



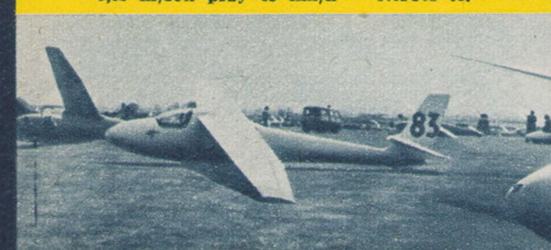
KA-6 (NRF): 15 m — 12,4 m^2 — 6,66 m — 185 kG — 300 kG — 24,2 kG/m^2 — 200 km/h — 60 km/h — 31,5 przy 76 km/h — 0,63 m/sek przy 68 km/h — NACA 63.



KAI-14 (ZSRR): 15 m — 10 m^2 — 22,5 — 5,82 m — 170 kG — 260 kG — 26 kG/m^2 — 250 km/h — 65 km/h — 39 przy 84 km/h — 0,6 m/sek przy 78 km/h — laminarny.

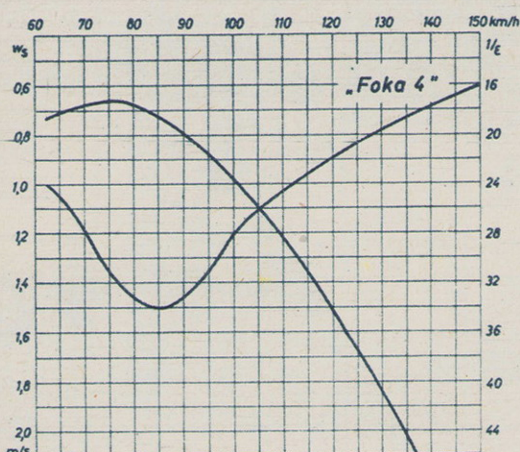


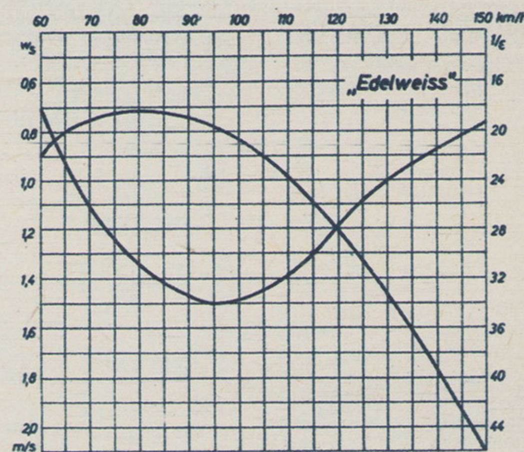
VTC „DELFIN" (Jugosławia): 15 m — 12,8 m^2 — 17,6 — 7,2 m — 222 kG — 332 kG — 25,9 kG/m^2 — 250 km/h — 60 km/h — 34 przy 90 km/h — 0,62 m/sek przy 68 km/h — NACA 63.

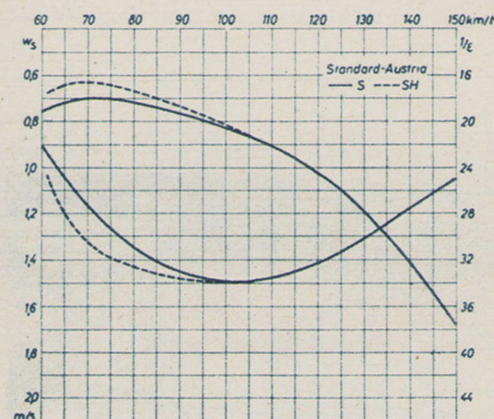


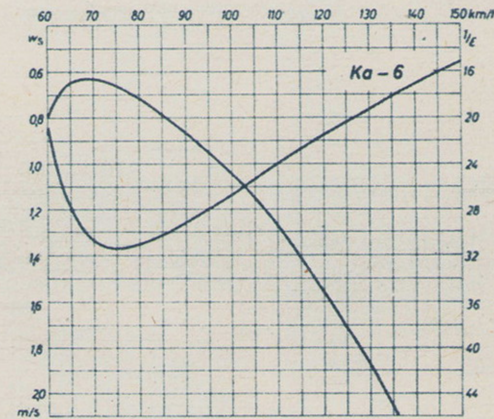
ES-60 „BOOMERANG" (Australia): 15 m — ciężar całkowity 330 kG — profil Wortmann FX. Brak dalszych danych.

BIEGUNOWE PRĘDKOŚCI NAJCIEKAWSZYCH SZYBOWCÓW

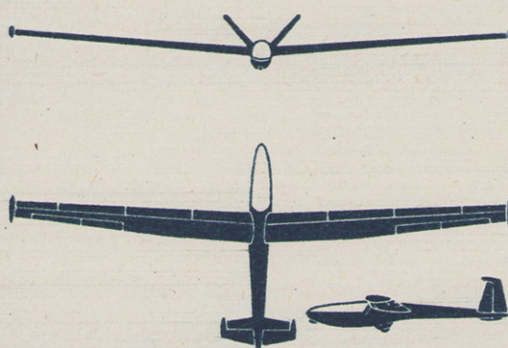




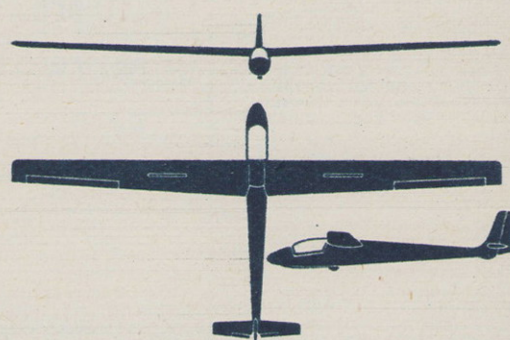




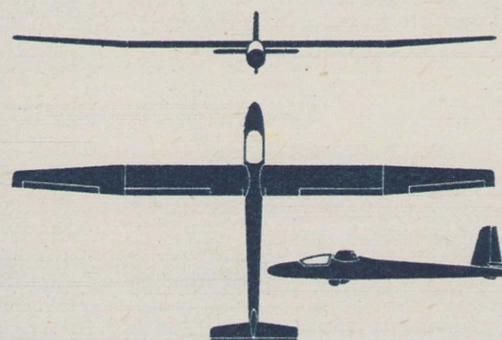
SYLWETKI CIEKAWSZYCH SZYBOWCÓW



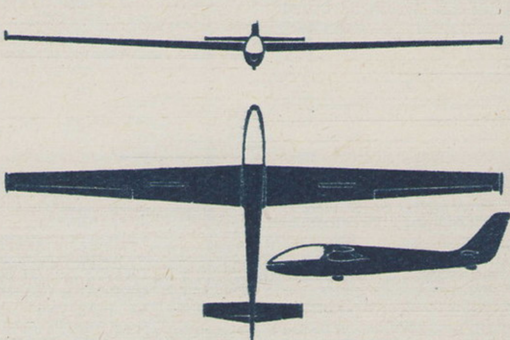
KAI-14



„DART-15"



„STANDARD-ELFE"

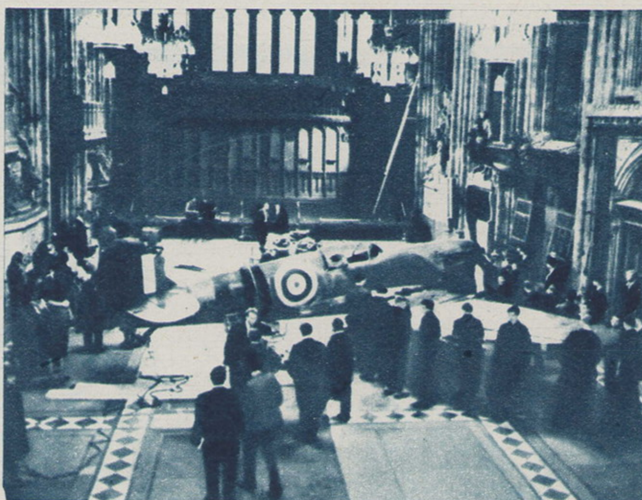


„DELFIN"

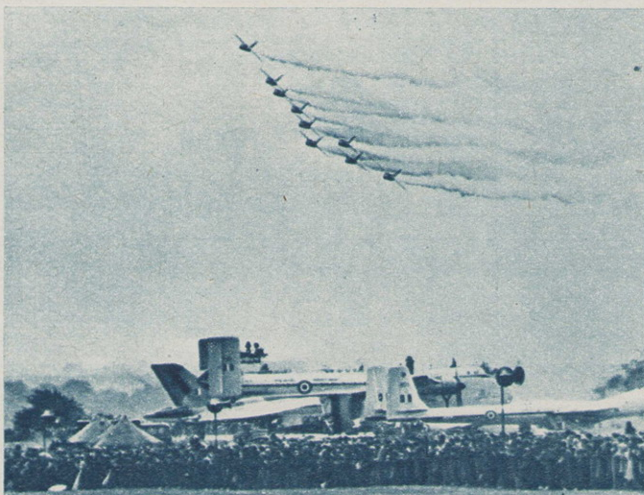
ROCZNICA, W KTÓREJ ZABRAKŁO POLAKÓW

Z wielkim rozmachem świętowali Anglicy 25 rocznicę pamiętnej bitwy o Wielką Brytanię. W Londynie, w katedrze Westminsterskiej, odbyło się 19 września uroczyste nabożeństwo, w którym wzięła udział królowa Elżbieta II. Z okazji rocznicy lotnictwo brytyjskie zorganizowało liczne pokazy lotnicze, z udziałem samolotów najnowszego typu oraz samolotów, które walczyły w 1940 roku. Do udziału w tych imprezach zaproszone zostały jednostki lotnictwa z Danii, Norwegii, Francji i USA. Na honorowych miejscach w Londynie wystawiono samoloty z czasów bitwy — „Spitfire" i „Hurricane".

Cichutko tylko było o Polakach. Nie przypomniano ich poświęcenia i waleczności, a ich udziałowi w bitwie wielki tygodnik „The Illustrated London News" poświęcił 2 wiersze w wielkim artykule. Krótka jest ludzka pamięć.



Wyżej: Weteran „Spitfire" podziwiany przez mieszkańców Londynu. Niżej: Dziewiątka „Red Arrows" w czasie pokazów w Biggin Hill.



● Amerykańskie dowództwo wojskowe postanowiło zastąpić rakiety „Nike-Herkules", będące na wyposażeniu oddziałów stacjonujących na wyspie Okinawa, rakietami o większym zasięgu.

● W akcji przeciwko Demokratycznej Republice Wietnamu zginął as lotnictwa USA Robert Risner. Brał on udział w ataku na obiekty wojskowe Wietnamu północnego jako pilot myśliwca F-105 „Thunderchief".

● Samoloty skandynawskich linii lotniczych SAS wykonały na linii nadbiegunowej z Kopenhagi do Tokio, od chwili uruchomienia lotów, 5 500 przelotów przewożąc 235 000 pasażerów, 4 500 ton ładunków i prawie 1 000 ton poczty.

● „Air France" uruchomiła nowy szlak lotniczy, łączący Paryż z Rio de Janeiro. Będzie to, obok radzieckiej trasy Moskwa — Hawana, najdłuższy szlak „non stop" na świecie (9 260 km).

Finały samolotowe w Nowosybirsku

W Nowosybirsku odbyły się finały zawodów samolotowych w ramach III Wszechrosyjskiej Spartakiady. Wzięli w nich udział zwycięzcy zawodów w sześciu strefach, obejmujących okręgi i obwody autonomiczne Federacji Rosyjskiej. W zawodach strefowych brało udział ponad 150 pilotów. Prawo do udziału w finałach nowosybirskich wywalczyło sobie 26 pilotów, reprezentujących okręgi: Moskiewski, Permski, Kujbyszewski, Nowosybirski, Riazański, Tambowski oraz republiki autonomiczne Tatarską i Dagiestańską. Obok nich weszli do finałów dwaj piloci: W. Poczernin z Orła i W. Martemianow z Kemerowa. Stawką finałów było wejście do finałów III Spartakiady Wszechzwiązkowej, do walki o tytuł mistrza ZSRR.

Pierwsza konkurencja obejmowała wykonanie dziesięciu figur akrobacji, w położeniu normalnym. Druga konkurencja — również dziesięć figur, lecz odwróconych. Punktem kulminacyjnym tej konkurencji był wiraż w położeniu plecowym, z czterema beczkami. Trzecia konkurencja — 17 figur prostych i odwróconych, w układzie dowolnym.

We wszystkich trzech konkurencjach zwycięstwo dużą liczbą punktów objął W. Martiemianow, plasując się zdecydowanie na pierwszym miejscu w klasyfikacji końcowej. Na drugim miejscu uplasował się A. Pimienow (Nowosybirsk), na trzecim W. Konstantinow (okręg Moskiewski). Drużynowo pierwsze miejsce zajęła reprezentacja okręgu Moskiewskiego, drugie — Tatarskiej ASRR, trzecie — okręgu Kujbyszewskiego.

Na marginesie zawodów w Nowosybirsku miesięcznik „Krylja Rodiny" ostro krytykuje pociągnięcia niektórych aeroklubów i rejonowych komitetów DOSAAF, które lekko potraktowały finały, przysyłając nie przygotowanych zawodników (aer. Machaczkał) lub nie przysyłając sędziów (Tambów i Kalinin). (z)

WYNIKI V EUROPEJSKIEGO LOTU FAI



TEGOROCZNY Europejski Lot FAI, którego trasa przebiegała z Jugosławii (Split — 29 sierpnia br.), poprzez Bułgarię, Rumunię, Węgry, Austrię do NRF, był największą lotniczą imprezą Europy. Wzięło w nim udział 307 zawodników, na 114 samolotach sportowych różnych typów. Wśród 60-ciu typów maszyn znalazło się m.in. 11 „Piperów", 13 — „Cessna", 5 — „Jodel". Do najstarszych należał przedwojenny De Havilland „Gordon Horizon", na którym latał najstarszy uczestnik Lotu, 65-letni Anglik Leonard Readle i Messerschmitt-108. W Locie wzięły także udział dwie załogi USA.

Najliczniej reprezentowani byli zawodnicy NRF — 175 osób na 66 samolotach, potem Austriacy — 51 zawodników na 20 samolotach i Francuzi — 17 zawodników na 8 samolotach.

Ocenie punktowej podlegała jedna tylko konkurencja: punktualność przylotu do celu, którym było Monachium.

Warto przypomnieć, iż w pierwszym Europejskim Locie FAI, który odbył się w roku 1959, zwyciężył zawodnik NRF — Horst Geier. Triumfatorem drugiego z kolei Lotu (1961) był Jugosłowianin Jože Krumpak, trzeciego — reprezentant NRF Gerd Meier.

W tegorocznym V Locie zwyciężyła załoga austriacka w składzie Janu-Schreier, na samolocie „Meta-Sokol", która uzyskała 1 438 pkt. Drugie miejsce zajęła załoga zachodnioniemiecka Milius-Seubert na samolocie „Boelkow-208" (1 434 pkt), trzecie jugosłowiańska Trifunowić-Matuka, na „Zlin-326" (1 409 pkt). (z)

„TU BĘDĄ PRZYWOŻENI RANNI"

NIEMCY w NRF od dłuższego już czasu nie kryją się zupełnie ze swymi przygotowaniami wojennymi. Wśród wielu artykułów na ten temat, publikowanych w prasie NRF, na uwagę zasługuje na pewno elaborat zamieszczony w miesięczniku „Der Flieger" (nr 9 z br) pt. „Najważniejsza baza niemiecka na wypadek wojny — leży na Półwyspie Iberyjskim".

Z treści artykułu wynika, że baza znajduje się w miejscowości Beja, w Portugalii, około 150 km na południo-wschód od Lizbony. Siedem kilometrów na północo-zachód od Beja rząd portugalski wydzielił 800-hektarowy obszar terenu, na którym już od roku 1963 znajdują się w budowie dwa pasy startowe (4 000 i 3 200 m), hangary, warsztaty, szpital, koszary, budynki mieszkalne i gospodarcze. Całość obiektów ma być wybudowana do roku 1968. W tym też roku przybyć tam mają pierwsze regularne jednostki lotnictwa zachodnioniemieckiego. Budowa, z wyjątkiem pasów startowych, prowadzona jest przez Portugalczyków.

Z bazy w Beja operować mają w pierwszym rzędzie zachodnioniemieckie odrzutowce F-104 G „Starfighter" oraz transportowe C-160 „Transall" i „Noratlas", a w późniejszym czasie również lotnictwo Portugalii.

Oprócz bazy w Beja — ma być niedługo zaczęta budowa następnej bazy lotniczej NRF na terytorium Portugalii, przeznaczonej dla myśliwców bombardujących.

Autor artykułu w ten oto sposób chwali usytuowanie bazy w Beja:

„Daleko oddalona od żelaznej kurtyny, poza zasięgiem większości radzieckich rakiet średniego zasięgu i w miejscu dogodnym dla przyjmowania transportów z USA, niemiecka baza lotnicza Beja w Portugalii należy do najlepszych, jakie do tej pory Bundeswehra zainstalowała na terenie Europy. Ponadto, w przeciwieństwie do niemieckich obiektów tego typu we Francji, Danii lub Norwegii, instalacje w Beja mogą być wszechstronnie eksploatowane również teraz, w czasie pokoju. W ciągu najbliższych lat cała Portugalia ma być pokryta siecią niemieckich instalacji wojskowych. Zachodni kraniec Półwyspu Iberyjskiego stanie się w razie wojny najważniejszą niemiecką odskocznią do operacji militarnych".

Oto jeszcze parę szczegółów, które pedantyczni „uszczęśliwiacze" Portugalii podają odnośnie swej penetracji w tym kraju:

Naprawy oraz przeglądy samolotów, silników i wyposażenia przeprowadzane będą również w portugalskich zakładach OGMA w Alverca. Centrala łączności, tak na obszar Portugalii jak i z zagranicą, wydzielona została dla Niemców w miejscowości Evora. Magazyny znajdują się w Casteloes. Trzy niemieckie lazarety — w Lizbonie, Beja i Sines — oddane zostaną do użytku już wkrótce. Szpital wojskowy w Lizbonie udostępniony zostanie również dla zachodnioniemieckiej kolonii w tym mieście.

Pisząc o lazaretach, autor artykułu tak określa ich rolę: „W wypadku wojny odlatywać będą z baz niemieckich w Portugalii samoloty z transportami wojska, zaś wracając — przywozić będą tu rannych, tak, aby nie wracały puste".

•

Specе w NRF od wojenki są bardzo skrupulatni i pedantyczni. Myślą już nawet ilu rannych będą przywozić do Portugalii w czasie wojny. Powinszować. Piszą o lotniskach, magazynach, centralach łączności, warsztatach. Czyżby nie wiedzieli, jaki los sobie gotują w wyniku akcji rakiet dalekiego zasięgu sprowokowanego przeciwnika? (z)



Jeden z pilotów NRF przy swym „Starfighterze".

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

Na międzynarodowym festiwalu filmów lotniczych (czerwiec — Francja) pierwsze miejsce w „kategorii sportowej" uzyskał film „Zero zero Romeo". Jest to historia szybowca typu Schweizer 2-32. Produkcja USA.

*

W stolicy Wenezueli Caracas istnieje klub lotniczy „Planeadores de Caracas", skupiający miejscowych entuzjastów szybownictwa. Dysponuje on sprzętem niemieckim (Schleicher K-7), ale jak wynika z informacji podanej w ostatnim „Soaring'u", zakupuje wkrótce szybowiec z Polski typu SZD-9 bis — czyli po prostu sławnego naszego „Bociana". Godny uwagi jest stan osobowy klubu w Caracas. Instruktorem jest Czechosłowak mający wylatanych 3 tys. godzin, członkami dwóch Polaków, dwóch Włochów, Francuz, Niemiec, Kanadyjczyk, Hiszpan, Chilijczyk i dwóch Amerykanów. Dopiero niedawno do klubu zapisała się studentka, oryginalna Wenezuelanka, rozpoczynając szkolenie. Loty szybowcowe, wyłącznie za wyciągarką, odbywają się w miejscowości Higuerote położonej około 120 km od Caracas.

*

Szybowiec amerykański Prue 215 otrzymał silnik turbodrzutowy, stając się bodaj jako pierwszy na świecie oryginalnym motoszybowcem. Silnik zabudowano na grzbiecie kadłuba. Silnik przy 96 000 obr/min daje około 22 kG ciągu. Ciężar silnika 13 kG. Start motoszybowca, jak dotąd, odbywał się na holu za samolotem. Podczas prób uzyskiwano lot poziomy (0 na wariometrze). Po dotarciu silnika, gdy będzie on w stanie uzyskiwać pełną moc, inicjator tego rodzaju lotów Max Dreher z Tehachapi w Kalifornii obiecuje wystartować samodzielnie z ziemi bez pomocy holownika.

*

Pierwszy krajowy kobiecy rekord dla Kanady ustanowiła Christine Pattison na szybowcu I-26 (Schweizera), przelatując w maju br. odległość po prostej wynoszącą 132 km. (lp)

Szybowcowe mistrzostwa Rumunii

W miejscowości Iasi odbyły się w lipcu br XII Szybowcowe Mistrzostwa Rumunii. Zawodnicy startowali na monotypie — IS-3.

W pierwszej konkurencji, którą był przelot docelowo-powrotny Iasi-Birlad-Iasi (208 km), zwyciężył pilot bukareszteński Emil Iliescu. Drugą konkurencją był przelot docelowo-powrotny Iasi-Tg. Frumos-Iasi (104 km). Zwyciężył w niej Valentin Romascu, z Bukaresztu. Triumfatorem trzeciej konkurencji, przelotu docelowo-powrotnego Iasi-Birlad-Iasi, był szybownik z Tg. Mures — Alexandru Ioja. Czwarta konkurencja, docelpowrót Iasi — Tg. Frumos-Iasi, zakończyła się zwycięstwem Emila Iliescu. Zwycięzcą piątej konkurencji, przelotu po trasie Iasi-Vladeni-Sinesti-Iasi, został Vasile Cotofana.

W klasyfikacji końcowej mistrzostw na pierwszym miejscu ulokował się Emil Iliescu, otrzymując tytuł mistrza Rumunii na rok 1965. Drugie miejsce zajął Vasile Cotofana, trzecie Alexandru Ioja. (z)

Rumuńskie rekordy spadochronowe

SPADOCHRONIARZE rumuńscy ustanowili ostatnio szereg rekordów krajowych. Oto niektóre z nich:

SKOKI GRUPOWE (dzienne)

Grupa 4-osobowa (Iancu, Negroiu, Rosu, Bacaoanu), skok z 600 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronów, wynik — 3,53 m odległości od środka koła. Poprzedni rekord wynosił 5,77 m.

Grupa 3-osobowa, kobieca (Nastase, Bacaoanu, Popescu), skok z 600 m, z opóźnionym otwarciem spadochronów, wynik — 4,09 m. Poprzedni rekord — 5,34 m.

Grupa 7-osobowa (Iancu, Negroiu, Rosu, Bacaoanu, Turcanu, Sebe, Iordanescu), skok z 600 m, z opóźnionym otwarciem spadochronów, wynik — 4,21 m. Poprzedni rekord — 8,11 m.

Grupa 4-osobowa (Iordanescu, Serghianu, Gramescu, Dumitriascu), skok z 1 000 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronów, wynik — 4,74 m.

Grupa 6-osobowa (Iancu, Negroiu, Rosu, Turcanu, Bacaoanu, Iordanescu), skok z 1 500 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronów, wynik — 5,55 m.

SKOKI INDYWIDUALNE (dzienne)

Stefan Bacaoanu, skok z 1 500 m, z opóźnionym otwarciem spadochronu, wynik — 0,235 m. Poprzedni rekord — 1,61 m.

Angela Nastase, skok z 1 000 m, z opóźnionym otwarciem spadochronu, wynik — 2,055 m. Poprzedni rekord — 3,085 m.

Elena Bacaoanu, skok z 2 000 m, z opóźnionym otwarciem spadochronu, wynik — 5,275 m.

Spadochroniarze rumuńscy pobili również szereg rekordów w skokach nocnych:

SKOKI GRUPOWE

Grupa 3-osobowa (Sebe, Dumitriascu, Marin), skok z 600 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronów, wynik — 9,38 m.

Grupa 3-osobowa, kobieca (Bacaoanu, Popescu, Minculescu), skok z 600 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronów, wynik — 10,99 m.

Grupa 3-osobowa (Bacaoanu, Turcanu, Serghianu), skok z 600 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronów, wynik — 7,50 m.

SKOKI INDYWIDUALNE

Gheorge Iancu, skok z 600 m, z natychmiastowy otwarciem spadochronu, wynik — 7,50 m. Poprzedni rekord — 12,67 m. (z)

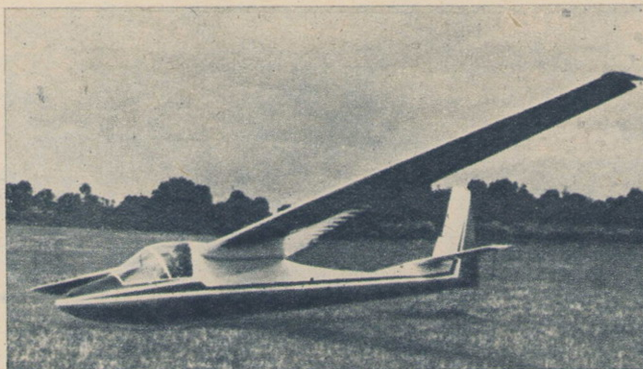
Nowe rekordy w stratosferze

SPADOCHRONIARZE radzieccy, zrzeszeni w klubie „Polot", wykonując skoki ze stratosfery, wnieśli ostatnio dwie nowe poprawki do tablicy rekordów międzynarodowych.

Grupa w składzie dziewięciu osób, z mistrzem sportu Aleksandrem Pietriczenko na czele, wykonała nocny skok z natychmiastowym otwarciem spadochronów z samolotu odrzutowego lecącego na wysokości 14 200 metrów. Wyczyn ten przewyższa o 1 809 metrów dotychczasowy rekord międzynarodowy.

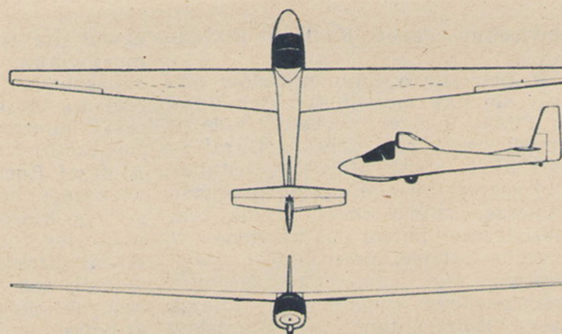
W parę dni później sześcioosobowa grupa skoczków, kierowana przez Aleksandra Pietriczenke, wykonała dzienny skok z natychmiastowym otwarciem spadochronów z odrzutowca lecącego na wysokości 14 400 metrów (oprócz Pietriczenki w składzie grupy znajdowali się: W. Rajewski, E. Sewastianow, W. Niemcow, N. Prokopow i W. Tomarowicz). Jest to również nowy rekord międzynarodowy. (z)

M-200 „FOEHN"



Bracia Alberto i Piotr Morelli, znani włoscy konstruktorzy szybowców, opracowali ostatnio dwumiejscowy szybowiec M-200-02 „Foehn", zbudowany w warsztatach politechniki turyńskiej. Jest on dalszym rozwinięciem szybowca M-100. Odznacza się, jak wynika z rysunku, interesującą sylwetką i fotelami pilotów usytuowanymi jeden za drugim. Dobrą widoczność zapewnia obfite oszklenie kabiny oraz różnopoziomowa zabudowa foteli.

Niedawno na prototypie M-200-02 wykonano pierwsze loty, uzyskując zadowalające wyniki. Bliższych danych na razie nie opublikowano, podając jedynie, że maksymalną doskonałość uzyskuje „Foehn" przy 120 km/h.



IX Rajd Jugosłowiański o puchar marszałka Tito

W dniach 12—15 września br. odbyła się tradycyjna już w Jugosławii impreza samolotowa, IX Rajd Jugosłowiański o puchar marszałka Tito. W Rajdzie wzięło udział 31 zawodników, z aeroklubów: Bled, Lublana, Ptuj, Zagrzeb, Kraljevo, Skoplje, Belgrad, Pancevo, Zemun, Sarajevo, Split, Osijek, Borovo, Becej i Varaždin. Zawodnicy startowali na 31 samolotach „Aero-2" i „Aero-3", krajowej produkcji.

Zwycięzcą Rajdu został Silvo Orožin z Bled (545 pkt), otrzymując puchar przechodni marszałka Tito. Drugie miejsce zajął Ciril Križnar z Lublany (530 pkt), trzecie — Stanko Verbanić z Ptuj (523 pkt).

Zawodnicy startowali na trasy Rajdu z zagrzebskiego lotniska Lucko. Pierwszą konkurencją był przelot z Lucko, przez Bosanską Dubicę, z powrotem do Lucko. Konkurencja nawigacyjna, z punktowaną regularnością i punktualnością przylotu do celu. Pierwsze miejsce zajął tu Orožin. Trasa drugiej konkurencji, pod względem zadań podobnej do poprzedniej, przebiegała od Lucko przez Sambor, Bogatską Slatonę, Varaždin, Daruavar do Lucko. Zwyciężył w niej Jože Kukovec. Przedostatniego dnia zawodów rozegrano na lotnisku Lucko trzecią konkurencję — sprawdzian umiejętności pilotażowych. (z)

SŁAWNI LOTNICY

PIONIER lotnictwa brazylijskiego. Urodził się w Santa Luzia w lipcu 1873 roku (Brazylia). Po ukończeniu szkoły w Sao Paulo przybył do Francji w 1891 roku, gdzie rozpoczął pracę w różnych dziedzinach lotnictwa. Przede wszystkim zaprojektował i zbudował balon wolny, który nazwał „Brazylia". Pierwszy lot na tym balonie wykonał 4 lipca 1893 roku. Nie tylko budował balony, ale również je pilotował. Z kolei przystąpił do budowy sterowców i ich udoskonalania, przy czym ogółem wybudował czternaście ewolucyjnych typów. Na sterowcu numer 5 wykonał lot 12 lipca 1901 roku.



Alberto Santos-Dumont

Dnia 19 października 1901 r. wygrał nagrodę Deutsch de la Meurthe w wysokości sto tysięcy franków. Nagrodę tę zdobył za przelot sterowcem numer 6 (silnik 12 KM) z lotniska Longchamp, podwójne okrążenie wieży Eiffla i powrót na lotnisko. Odważny lotnik pokonał trasę długości ponad 12 kilometrów. Wyczynowi Santos-Dumonta przyglądały się niezliczone tłumy paryżan, które wiwatowały na jego cześć. Za ten lot otrzymał również wysoką nagrodę pieniężną rządu brazylijskiego.

Następnie Alberto Santos-Dumont przystępuje do budowy śmigłowców oraz samolotów. We wrześniu 1906 roku wykonuje kilka lotów na skonstruowanym przez siebie samolocie, który zaopatrzony był w silnik Antoinette o mocy 24 KM. W następnym miesiącu, 23 października, wygrywa puchar Archdeacona przelatując odległość 60 metrów. Z kolei 12 listopada ustanawia pierwszy światowy rekord odległości w obwodzie zamkniętym, wynoszący 220 metrów oraz prędkość na bazie 41,292 km/h.

Jako 19 z kolei typ swojej konstrukcji buduje lekki samolot „Demoiselle" z silnikiem 20 KM. Ciężar tego samolotu wynosił 118 kG. Samoloty te w latach 1907—1909 odegrały znaczną rolę w lotnictwie powstającym na terenie Europy.

Santos-Dumont przebywał w wielu krajach europejskich, a ponadto w Brazylii, Chile i USA. Brał udział w konferencjach lotniczych. Był w Europie trzecim po Aderze i Ellenhamerze, który latał na samolotach. Zmarł w lipcu 1932 roku w Brazylii. (m)



Najbardziej sensacyjny model, radziecki Il-18, pilotowany przez Sirotkina.



Najlepszy model akrobacyjny należał do Czechosłowaka Jana Bartosa.



A oto rekordzista bieżni sosnowieckiej — Kirył Mironow (ZSRR).

W SOSNOWCU ZWYCIĘŻYLI NAJLEPSI

Tekst: **LESZEK KOMUDA** Foto: **JAN MICHALSKI**

W dniach 21—24 września odbyły się w Sosnowcu II Międzynarodowe Zawody Modeli na Uwięzi. Na imprezę tę zjechały ekipy z następujących krajów: 3 ekipy ze Związku Radzieckiego reprezentujące Moskwę, Białoruską SRR i Ukraińską SRR, po 1 ekipie z Czechosłowacji, Jugosławii i NRD oraz dwie reprezentacje Polski. Z Bułgarii przyjechali dwaj obserwatorzy.

Zawody odbyły się na wielokrotnie wypróbowanym torze dla modeli na uwięzi, znajdującym się w sosnowieckim Parku Kultury Fizycznej.

W pierwszym dniu zawodów odbyły się loty modeli szybkich (klasa F2A). Już w pierwszej kolejce (trzeci start) reprezentant Ukraińskiej SRR, Kirył Mironow, ustanawia rekord toru osiągając prędkość wynoszącą 216,8 km/h. Wynik ten, nieznacznie potem poprawiony w trzeciej kolejce, przesądził o zwycięstwie tego zawodnika. Najbardziej pechowo wypadł w tej kolejce nasz reprezentant — Stanisław Skotniczny. W pierwszym starcie urwał mu się z linki model, uniemożliwiając dalsze starty. Starty zapasowym modelem, sterowanym dwiema linkami, dały w efekcie raczej mierny wynik, wynoszący 169 km/h. Nasz drugi reprezentant, Andrzej Rachwał, także nie odniósł większego sukcesu potwierdzającego jego klasę z poprzednich lat. Ponadto jego brak opanowania spowodował utratę dwóch kolejek. Zawodnik ten wyjmował w czasie liczonych okrążeń uchwyt z jarzma, a potem próbował ponownie włożyć w jarzmo, co jest bezcelowe, ponieważ już pierwsze wyjęcie uchwytu z jarzma w czasie liczonego lotu — kwalifikowane jest jako lot z punktacją 0.

J. Sirotkin (ZSRR) ze swoim modelem akrobacyjnym.



W klasie modeli akrobacyjnych (klasa F2B) najlepszym zawodnikiem był reprezentant Czechosłowacji Jan Bartos, uzyskując w każdym locie najlepszą punktację w danej kolejce. Jego poszczególne figury były bardzo dokładne, a ich wiązania prawidłowe. Następni zawodnicy w tej konkurencji, to Jewgienij Kondratienko z Ukraińskiej SRR oraz Jurij Sirotkin z Moskwy. Ich akrobacje także odznaczały się dużą precyzją wykonania. Najlepszy z naszych zawodników, Stanisław Kaźmierzowski, zajął 5 miejsce.

Najwięcej wrażeń widowiskowych dostarcza wyścig zespołowy (klasa F2C). Pierwszy start obejmował trzy zespoły: Jugosławii, NRD i Ukraińskiej SRR. Najlepszy czas, 4 min 26 sek, w tej kolejce wyścigu uzyskał zespół Ukraińskiej SRR. Jugosławianie mieli pecha, ponieważ w trakcie lotu urwały im się linki, a model po przeleceniu ponad ogrodzeniem i odległości około 100 m poważnie się uszkodził. Na szczęście mogli potem jeszcze startować zapasowym modelem. Dalsze biegi tej kolejki startów dały w wyniku czasy: 4 min 38 sek dla zespołu Moskwy i 4 min 33 sek dla zespołu Białoruskiej SRR. Oba zespoły polskie nie zeszły poniżej 5 minut.

Druga kolejka startów nie przyniosła żadnych specjalnych zmian czasowych. Większość czasów wynosiła powyżej 5 minut. Jedynie zespół Polski I zszedł poniżej 5 minut, zespół Białoruskiej SRR uzyskał zadziwiająco dokładnie ten sam czas co w pierwszym biegu. W rezultacie finałowy wyścig został rozegrany pomiędzy reprezentacjami Związku Radzieckiego, w którym zdecydowane zwycięstwo osiągnął zespół Białoruskiej SRR, uzyskując czas 9 min 21 sek. Jeżeli chodzi o zwycięzców, to i tu trzeba przyznać, że i w biegu finałowym na 20 km uzyskali czas identycznie ten sam co w biegach eliminacyjnych (dodając czas na jedno dodatkowe międzylądowanie).

Warto przy okazji dodać, że radzieccy wyścigowcy swoimi modelami, zaopatrzonymi we włoskie silniki „Super-Tigre", rozplanowali swoje loty w ten sposób, że po jednym tankowaniu wykonywali ponad 50 okrążeń.

Ostatnia konkurencja tych zawodów — modele makiet na uwięzi — była o tyle ciekawa, że spotkały się tu dwie tendencje. Jedna z nich to wpływ naszego regulaminu faworyzującego jakość wykonania i

wyrafinowanych mechanizacji; druga — to zwrócenie uwagi na jakość samych lotów. Jeżeli chodzi o jakość wykonania i dokładność odtworzenia ich prawdziwych odpowiedników, tę zdecydowaną przewagę miały oba wysłużone już polskie modele samolotów: „Tarpan" oraz „Wicher". Zbliżonymi do tej jakości wykonania były modele samolotów radzieckiego Pe-2 oraz czechosłowackiego C—104. Jeżeli chodzi o tę klasę wykonania, to np. bardzo dobrze wykończonemu modelowi samolotu Ił—18 „Moskwa" brakowało takich szczegółów jak wierniejsze odtworzenie silników, zaznaczonych sterów, lotek i innych szczegółów. Na przykład poważnym brakiem w tej klasie modeli jest rysowanie tuszem ruchomych części (lotek, sterów) itp. Niemniej jednak trzeba przyznać, że starty i loty tego modelu wzbudzały podziw zainteresowanych. Niezwykle sprawny rozruch, czterech silników, prawidłowe starty i loty dawały wysoką ocenę, co w sumie z innymi ocenami wysunęło ten model na pierwsze miejsce. Należy tu dodać, że model startował także przy trzech pracujących silnikach i mógł kontynuować lot tylko przy dwóch. Możliwe to było tylko dzięki dużemu nadmiarowi mocy silników i stosunkowo małemu ciężarowi modelu.

Model samolotu „Wicher" był wielokrotnie opisywany, toteż zwrócę tu uwagę tylko na dobrze opanowaną technikę postoju na linii z pracującymi silnikami. Loty modelu były zupełnie poprawne, aczkolwiek odnosiło się wrażenie, że chwilami zawodnik nie daje sobie rady z siłą odśrodkową, nie bagatelną przy tym ciężarze modelu i przy tych prędkościach.

Drugi nasz reprezentant, „Tarpan", uzyskał bardzo niską ocenę za loty i słabą demonstrację mechanizacji. Słabe loty tego dosyć pewnego modelu spowodowane były tym, że w ostatniej chwili zawodnik zmuszony został do wymiany silnika na inny, o słabszej mocy.

Dość poprawnie latał dobrze wykonany model radzieckiego samolotu bombowego Pe—2. Model samolotu C—104 czechosłowackiego zawodnika wykonywał dość rozwlekłe pętle oraz loty na plecach, a ponadto demonstrował wyrzucanie skoczka spadochronowego. Dość słabo wykonany model polskiego samolotu PZL „Wilk" wykonywał w locie ciasne pętle oraz loty na plecach. W ogóle należy przyznać, że model ten jak na swoją wielkość i dwa silniki był zadziwiająco lekko wykonany.

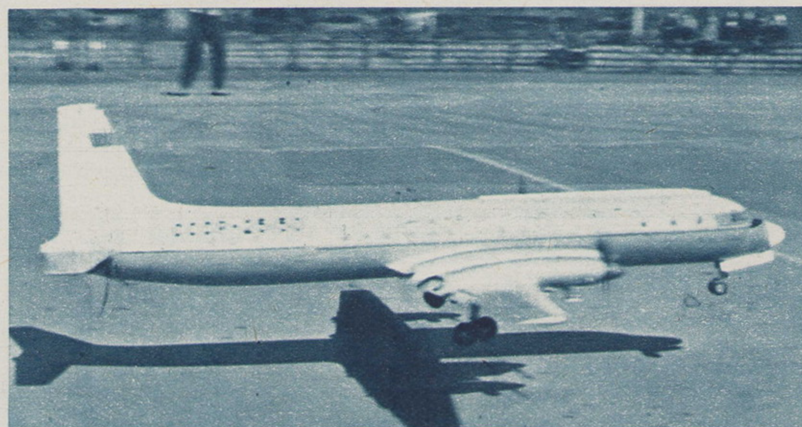
Podsumowując tę imprezę należy uznać, że obie nasze ekipy całkowicie zawiodły. Sprawą analizy sytuacji w modelach na uwięzi prawdopodobnie zajmie się Sportowa Komisja Modelarska. Jednak warto tu poruszyć parę istotnych spraw, ważnych dla podwyższenia poziomu tych klas modeli.

Po pierwsze: należy pomagać modelarzom zajmującym się modelami na uwięzi, nie tylko „mistrzom" później zawodzącym w potrzebie, lecz także i tym pozostającym w ich cieniu. Powszechnie wiadomo, że wyczynowy sport modelarski jest dość drogi i nie wszystkich stać na asygnowanie znacznych sum z własnych kieszeni na zakup np. silników. A przecież jest wielu zdolnych i dobrze zapowiadających się modelarzy, których słabe wyniki są skutkiem braku pomocy.

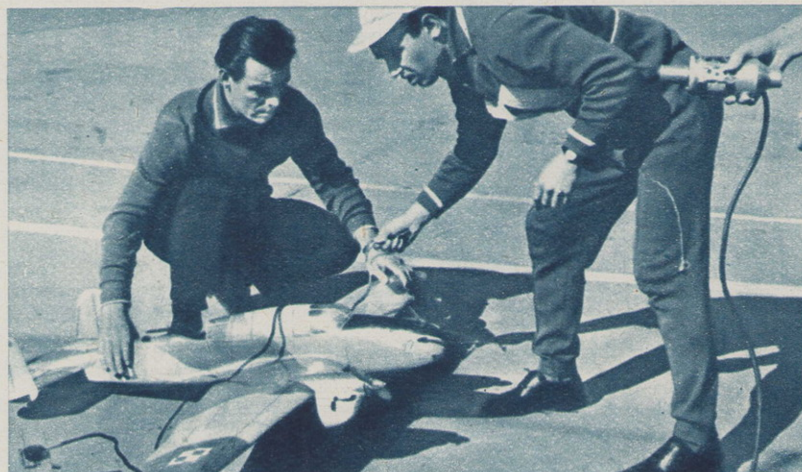
Po drugie: warto zwrócić uwagę na centralne zaopatrzenie zajmujących się modelami na uwięzi w takie materiały jak chociażby stalowy drut o odpowiedniej średnicy i wytrzymałości. Poszukiwanie nieraz podobnych materiałów na rynku krajowym może zniechęcić nawet najbardziej zawziętych modelarzy. Wydaje się że tu rolę zaopatrzenia w materiały niezbędne modelarzom wyczynowym może spełniać. Ośrodek Modelarski. Osobnym rozdziałem, zakrawającym na skandal, jest fakt, że np. w Warszawie, ośrodku gdzie jest sporo modelarzy, istniejący od lat tor dla modeli na skutek niedbalstwa i braku opieki staje się obiektem zabytkowym, mogącym zainteresować za dalsze kilka lat już tylko archeologów.

Trzeba jednak przyznać, że niektórym z modelarzy nie brakuje odpowiednich środków na uzyskiwanie znacznie lepszych rezultatów, jednak brak ostrej konkurencji, zagrażającej im na wewnętrznych zawodach, spowodował brak odpowiedniego postępu w ich wynikach. Z tego też powodu spotkanie w Sosnowcu należy uznać za bardzo pożyteczne, a większość ostatnich miejsc zajętych przez nasze reprezentacje — jako bardzo pouczające, nie tylko dla zawodników.

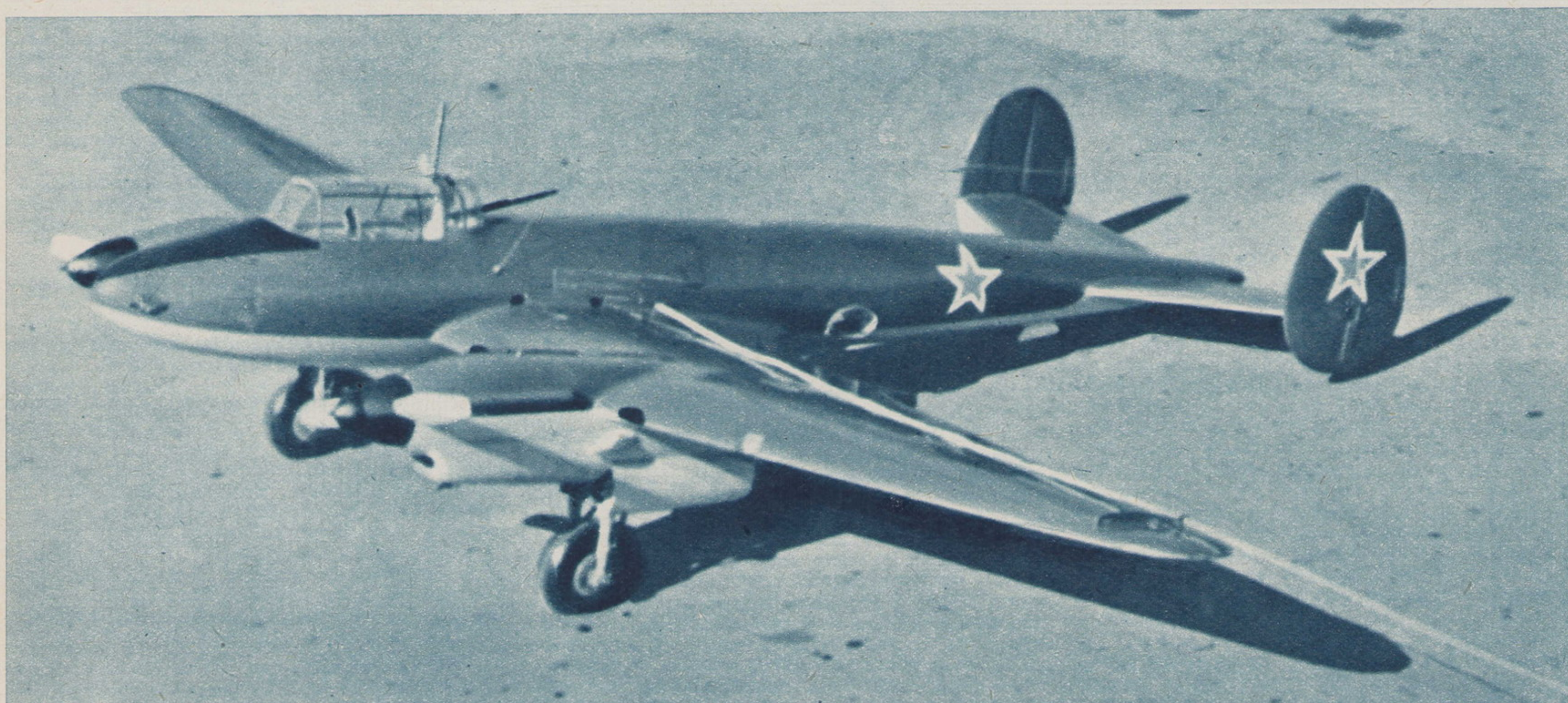




Polski „Wilk" (poniżej) wykonany przez zawodnika radzieckiego. U góry — fragment zawodów.



Bombowiec Pe-2 zawodników ZSRR.



SAMOLOTY NA KTÓRYCH WALCZYLI POLACY



JANUSZ KĘDZIERSKI

Battle

POD względem wyglądu zewnętrznego można go uznać jako jeden z najpiękniejszych bombowców kiedykolwiek zbudowanych. Niestety — już na wiele miesięcy przed wybuchem wojny była to konstrukcja najzupełniej przestarzała". Tak lapidarnie i jednocześnie bezlitośnie zwykli określać historycy brytyjscy standardowy samolot dywizjonów lekkiego bombardowania dziennego RAF-u z okresu 1939/40 roku.

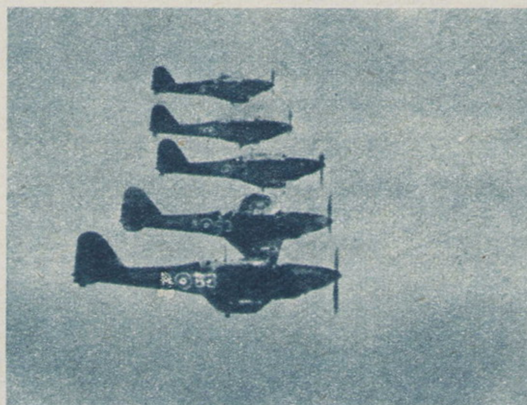
Mjr D. H. Clarke, znany angielski oblatywacz z lat czterdziestych, napisał te oto gorzkie słowa: „Pozostaje nam tylko sobie życzyć — bo innej kary już zapewne nie będzie — aby przynajmniej zawstydzili się ci panowie bez oblicza. Panowie, którzy zbiorową bezimienną decyzją wprowadzili na uzbrojenie bojowego lotnictwa brytyjskiego samolot „Battle" — tę prawdziwą pułapkę śmierci".

W kwietniu 1933 roku władze lotnictwa brytyjskiego podały zainteresowanym szczegółowe warunki zapotrzebowania na jednosilnikowy samolot bombardowania dziennego. Miał on jak najprędzej zastąpić mocno już przestarzały bombowiec „Hart". Warto pamiętać, że było to w okresie, kiedy bezpowrotnie odchodziły w cień dwupłaty, a z przerażającą szybkością potęgowało się lotnicze zbrojenie Niemiec.

Do konkursu stanęły największe angielskie wytwórnie samolotów: Bristol, Armstrong Whitworth, Fairey i Hawker. Projekty dwu ostatnich firm zostały zakwalifikowane do budowy prototypu i — po ewentualnych modyfikacjach — do produkcji dużych serii. Ostatecznie zwyciężył projekt nazwany „Battle" (bitwa, walka), znany później powszechnie jako „Fairey-Battle". Dodać należy, że bombowce te były budowane nie tylko przez wytwórnię Fairey, ale także przez Austin Motors i Heator Chapel. Ta ostatnia fabryka została nawet przeznaczona wyłącznie dla budowy „Battle'i". Na marginesie trzeba wyjaśnić, że wytwórnia Austin Motors należała do przewidzianego w momencie niebezpieczeństwa systemu tzw. „Wytwórni Cieniów" (Shadow Factory Scheme). System ten polegał na przekształceniu — uprzednio oczywiście dokładnie przygotowanym — niektórych fabryk produkujących sprzęt typu pokojowego na wojenne wytwórnie samolotów, silników itp.

Skonstruowany przez zespół inż. Marcel Lobelle (oznaczony Nr K4303), wystartował po raz pierwszy 10 marca 1936 r. ze słynnego później — latali stąd myśliwcy polscy — lotniska londyńskiego Northolt. Samolot miał silnik Merlin I, o mocy 1030 KM. Następne próby przeprowadzone na lotnisku Martlesham Heaht wykazały prędkość maksymalną prototypu na wysokości 5000 m 413 km/h. W porównaniu z będącymi wówczas w linii myśliwcami RAF-u było to osiągnięcie bardzo dobre.

Niepokojąco wyglądała jednak sprawa w porównaniu z wyczynami nowoczesnego samolotu myśliwskiego, jakim bez wątpienia był „Hurricane". Zaopatrzony w identyczny jak „Battle" silnik osiągnął — podczas prób przeprowadzanych cztery miesiące wcześniej — imponujący wynik 507 km/h, a więc znacznie lepiej niż przewidywany za co najmniej 4-5 lat bombowiec. Sztab RAF-u miał też wiadomość, że



U góry: Samoloty „Battle" w locie szkolnym i (powyżej) w locie bojowym.

Niemcy nie próżnowali. Powinno więc stać się jasne dla ekspertów, że ponieważ „Battle" nie będzie już miał tej przewagi prędkości nad myśliwcami, jak przewidywał konstruktor, to musi wzamian posiadać dostateczne uzbrojenie obronne: stanowiska karabinów maszynowych strzelca plus zabezpieczenie czułych punktów blachami stalowymi. Żadnych praktycznych wniosków jednak nie wyciągnięto i rozpoczęła się normalna seryjna produkcja „Battle'i", Samolotów, które poza piękną, iście myśliwską linią i przyjemnym pilotażem, miały właściwie same wady: zbyt mała na bombowca, moc pojedyńczego silnika i związaną z tym stosunkowo niewielką prędkość oraz zwrotność, bardzo mały ładunek bomb (450 kG), — pułap — 7000 m. Uzbrojenie nad wyraz mizerne: jeden karabin maszynowy, Browninga, dla pilota w prawym płacie i jeden Vickersa dla strzelca-radiotelegrafisty. Dodać należy, że karabin maszynowy strzelca zainstalowano dopiero w dwudziestym ósmym z kolei wypuszczonym przez fabrykę Fairey „Battle'u". Konstruktor tak był bowiem pewny przewagi prędkości nad myśliwcami, że wypuścił pierwsze bombowce w ogóle bez tylnego uzbrojenia obronnego. Do tego wszystkiego dochodziła niezbyt mocna konstrukcja, czego dowodem jest śmierć, z powodu oderwania się płata, jednej załogi złożonej z Polaków w czasie lotu ćwiczebnego.

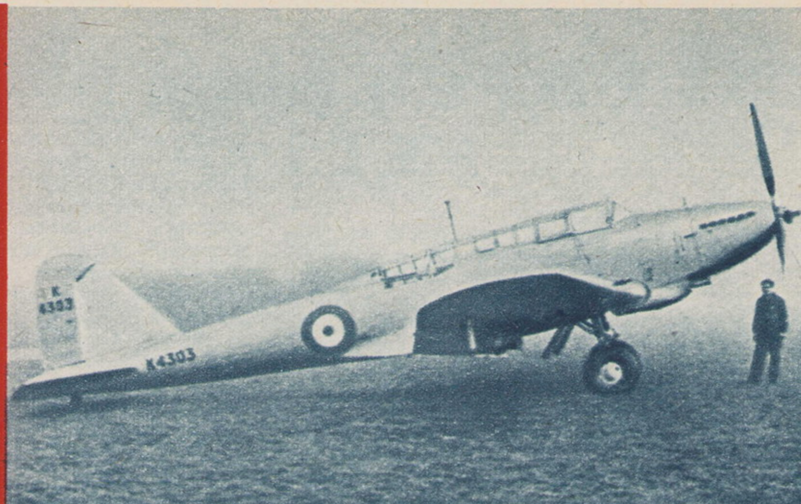
Już pierwsze zamówienie rządowe było duże: nakazano budowę od razu 150 „Battle'i" z silnikami Merlin I i Merlin II. Prędkość maksymalna tych trzymiejscowych (prototyp był dwumiejscowy) maszyn seryjnych wynosiła na powierzchni morza 338 km/h, na wysokości 4000 m 338 km/h, zasięg 1690 km, wysokość 4572 m (15 000 stóp) osiągał „Battle" w 13 minut. Następne zamówienia podniosły liczbę tych bombowców do 655. Kiedy na dwa lata przed wybuchem wojny zaczęła pracować dla zbrojeń „fabryka-cień" Austin Motors, otrzymała ona zamówienie na 863 maszyny „Battle" z silnikami Merlin III. W samym tylko roku 1939 zbudowano 1043 „Battle'i" — było to w okresie, kiedy nie powinno być już najmniejszych złudzeń, że jest to typ przestarzały. Anglicy tłumaczą, że musieli produkować „Battle", gdyż wzrastał nacisk sztabu na jak najszybsze uzupełnienie jednostek bojowych. Przestawianie się w tym krytycznym okresie historii na lepszy typ bombowca — którego zresztą właściwie nie było — wstrzymałoby pracę wielu tysięcy robotników, techników i inżynierów.

Jest rzeczą zdumiewającą, że potężny lotniczy przemysł angielski nie mógł się zdobyć na lepszy lekki bombowiec dzienny, podczas gdy konstruktorzy polscy i francuscy stworzyli w tym czasie znacznie lepsze maszyny („Łoś" i „LeO-45") produkowane — niestety — we wprost minimalnych ilościach. Pomimo więc dokładnych wiadomości o osiągach niemieckich myśliwców Me-109 i He-110, władze nieprzerwanie nakazywały dalszą budowę „Battle'i", których zbudowano (kolejno z silnikami Merlin III i V) ogółem 2419. Jak na produkcję głównie przedwojenną (przerwano budować „Battle" w 1940 r.) jest to liczba bardzo duża. Ilość zbudowanych doskonałych „Łosi" i „LeO-45" nie przekraczała w tym czasie kilkudziesięciu sztuk. Brytyjczycy wpakowali ogromne ilości materiału i wysiłku w samolot, którego losy wojenne były wręcz tragiczne.

160 „Battle'i" (dziesięć pełnych dywizjonów) przeleciało 2 września 1939 r. z Wielkiej Bry-

tanii na lotniska polowe we Francji (rejon Reims). Tworzyły one tak zwaną Advanced Air Striking Force (Wysunięta Lotnicza Siła Uderzeniowa). Jak wiadomo, podczas gdy walczyła Polska — na froncie zachodnim działań wojennych właściwie nie było. Żołnierze francuscy nazywali to „drole de guerre", angielscy „phoney war", co na polski można krótko przetłumaczyć jako „lipa". Minimalnie działali także lotnicy. Jednakowoż dywizjony „Battle'i" wysyłano od czasu do czasu — dla celów głównie szkolnych — nad Linią Zygfryda. Były to loty w zwartej formacji o charakterze zapoznawczym. Wszystko funkcjonowało znakomicie, dopóki nie natknięto się na Niemców.

Chociaż w tym okresie piloci hitlerowscy nie mieli poleceń, aby specjalnie wyszukiwać i zestrzeliwać lotników alianckich, to jednak tego fatalnego dla RAF-u 30 września 1939 roku zmienili taktykę. Niemcom chodziło zapewne o wypróbowanie, jaką wartość posiadają angielskie bombowce dzienne. Egzamin ten wypadł dla RAF-u, a raczej dla konstruktorów bombowca, wprost fatalnie: z pięciosamolotowej eskadry „Battle'i" powróciła tylko jedna maszyna. Reszta została w krótkim czasie zestrzelona przez kilka samolotów Me-109 i to właściwie bez żadnej walki. Negatywna wartość „Battle'a" w operacjach dziennych stała się w ten sposób bezsporna. Anglicy nie mieli jednak zapasu innych bombowców (prócz pewnej ilości „Blenheimów"), dodali więc tylko prowizoryczne zabezpieczenie specjalnie czułych punktów samolotu i zainstalowali pod kadłubem stanowisko dla strzelca samolotowego.



Prototyp samolotu „Battle", skonstruowany przez zespół inżyniera Marcela Lobelle (oznaczony numerem K 4303), po raz pierwszy wystartował 10 marca 1936 roku z lotniska Northolt.

Jak wiadomo, właściwe działania wojenne na Zachodzie rozpoczęły się natarciem niemieckim o wczesnych godzinach porannych 10 maja 1940 roku. Front z miejsca pękł i sytuacja już w południe była krytyczna. Hitlerowskie kolumny pancerne parły wprost na szosach i nieuszkodzonych mostach. Po południu tego pamiętnego dnia 32 samoloty „Battle" osłaniane przez myśliwce wykonały atak ze średniej i niskiej wysokości na oddziały niemieckie w rejonie Luxemburga. Nie powróciło 13 maszyn, wszystkie zestrzelone z ziemi. Pomimo tak przerażających strat, dywizjony „Battle'i" były w dalszym ciągu rzucane na niskie ataki przeciwko celom ziemnym.

„Najlepsze załogi na najgorszych maszynach" — tak określają historycy lotnictwa ataki „Battle'i" na zwycięsko prące kolumny hitlerowskie. Bodaj najsłynniejszy atak był dziełem pozostałych w linii 5 samolotów 12 dywizji lekkiego bombardowania na nie wysadzone w porę mosty na Kanale Alberta. Atak, z winy rozkazodawców, był spóźniony o dobrych kilka godzin i Niemcy zdążyli już tam ustawić znaczną ilość obrony przeciwlotniczej. Lotnicy angielscy zaatakowali z godną najwyższego podziwu brawurą. Wszystkie samoloty zostały zestrzelone, ale most w Veldwezelt został poważnie uszkodzony wybuchem bomby lotniczej. Pierwsze w II Wojnie Światowej krzyże „Victoria Cross" zostały nadane właśnie za tę akcję (pośmiertnie).

14 maja 1940 roku 62 samoloty „Battle" zaatakowały niemieckie mosty pontonowe w rejonie Sedanu. Nie wróciło 35 maszyn. Warto dodać, że ani jeden myśliwiec niemiecki nie został zestrzelony. Mimo takiego procentu strat, dywizjony na „Battle" walczyły często posiadając po 2 maszyny — aż do połowy czerwca. Wypełniły swój obowiązek do końca, po czym resztki powróciły do Wielkiej Brytanii.

Zdawało się, że kariera bojowa tych niefortunnych bombowców jest ostatecznie i na zawsze zakończona. Sytuacja wojenna — groźba inwazji Anglii — zmusiła do dalszego użycia niefortunnych samolotów. Od połowy 1940 roku latały one jednak wyłącznie w nocy i w miarę swych skromnych możliwości (mały udźwig bomb) te zadania spełniły. Ostatni rozdział w bojowej historii „Battle" zapisali Polacy. W samoloty te (zaopatrzone w instalację do lotów nocnych) zostały wyposażone dwa polskie dywizjony — 300 i 301 (razem 32 maszyny).

Dnia 14 września 1940 roku dywizjony te wykonały pierwszą nocną wyprawę na hitlerowskie barki inwazyjne, zgromadzone we francuskim porcie Boulogne. W następne noce bombardowano z kolei: Dunkierkę, Ostendę, Calais i Brest. Polacy wykonali na „Battle'ach" 97 bojowych lotów nocnych, w ogólnym czasie około 350 godzin. Bombardowania były skuteczne. Jak wykazały zdobyte po wojnie raporty niemieckie, bombowce RAF-u zniszczyły we wrześniu i październiku 1940 roku 10% barek, wiele uszkodziły oraz rozproszyły.

Na „Battle'ach" zginęło 8 lotników polskich: 8.VIII.1940 r. por. pil. Fengler i strzelec (wypadek), 25.X.1940 r. załoga 301 dyw. zestrzelona przez myśliwce nad Francją, 29.X.1940 r. w czasie lotu ćwiczebnego oderwało się skrzydło. Samoloty typu „Battle" otrzymały we wrześniu 1940 roku także nowo formujące się polskie dywizjony 304 i 305. Latały jednak na nich wyłącznie ćwiczebnie. W listopadzie 1940 roku całe bowiem polskie lotnictwo bojowe zostało przezbrojone na dwusilnikowe „Wellingtony". W tym też miesiącu ostatecznie wstrzymano produkcję „Battle'i". Pozostała, dość znaczna ich ilość, latała odtąd wyłącznie dla celów szkolnych jak: holowanie rękawów-celi do strzelań z karabinu maszynowego, jako samolot przejściowy — szkolny w wyszkoleniu pilotów bombowych, do szkolenia strzelców samolotowych (z wieżyczką obrotową). Kadłuby tych samolotów były oczywiście przerobione odpowiednio do przeznaczenia. „Battle" był ponadto używany (w okresie 1940—44) do wielokrotnych i wielogodzinnych prób w powietrzu wielu rodzajów różnego typu i mocy silników.

Anglia musiała czekać na lekki bombowiec z prawdziwego zdarzenia jeszcze wiele miesięcy. Na poziomie okazał się dopiero wielozadaniowy, rewelacyjny „Mosquito". Ale był to już zupełnie inny rozdział II Wojny Światowej.

O TROFEUM PELI

CHOĆ to może brzmieć będzie mało prawdopodobnie, jednak reporterska sumienność każe popełnić niniejszą relację. Działo się owo wydarzenie w jedną z warszawskich niedziel. Już od godzin dobrze pośniadaniowych ciągnęły na lotnisko Gocław grupki pilotów, każdy z liczną drużyną przysięgłych zwolenników swego talentu. Żony, mężowie, dzieci, teściowe, narzeczeni, sąsiedzi — chcieli czy nie, zmuszeni byli stawić się na starcie. Okazja była wyjątkowa. Tego dnia rozegrane zostały bowiem po raz pierwszy Warszawskie Zawody Szybowcowe w Lądowaniu na Punkt o nagrodę specjalną Pelagii Majewskiej (dla pilotów zaawansowanych) oraz Warszawskie Zawody Szybowcowe w Akrobacji i Lądowaniu na Punkt o nagrodę Tadeusza Śliwaka (dla tzw. narybku). Swoiste i nietypowe nagrody ufundowali znani piloci — wielokrotna rekordzistka świata i od lat najlepszy akrobata szybowcowy w kraju.

Młódź, w liczbie 12 pilotów i pilotek, walcząca o nagrodę Śliwaka ujeżdżała „Muchy 100". Po wykonanej z rozmachem wiązance akrobacji podstawowej następowało potulne lądowanie na oznaczony na lotnisku punkt. Wygrał ku uciesze swych kibiców młody, utalentowany itp Włodzimierz Włodarkiewicz (392 pkt), przed nie mniej zdolnym Włodzimierzem Grabkiem (346 pkt), który jako jedyny w tej grupie wylądował w samym punkcie.

Starsi i bardziej doświadczeni, ubiegający się o nagrodę Peli dosiadali „Czapli". Start przy pomocy wyciągarki i sam lot z widokiem na piękną Stolicą był niewątpliwym przeżyciem dla przyprowadzonego przez pilota pasażera. W konkursie liczyło się jednak tylko lądowanie. W szranki stanęło, po wpłaceniu wpisowego, 31 pilotów — znakomita mieszanka-śmietanka z Pelagią Majewską, Andrzejem Kmiotkiem, Stanisławem Wielgusem i Jerzym Wojnarem (sic!) na czele i, nie lękająca się sław, grupa „czarnych koni".

W zaciętej, choć szlachetnej — nikt nie podstawiał nogi ani nie kopał dołków — rywalizacji nie obeszło się bez radości i rozczarowań. Najwięcej jednak było emocji. O miejscu w czołówce decydowały centymetry, co najlepiej świadczy o wyrównanej walce. Trzeci w klasyfikacji Ryszard Kalita lądował zaledwie w odległości 1 m od punktu, ósmy, Dariusz Grodzicki, w odległości 1,50 m. W tej sytuacji wygrać mógł tylko ten, kto trafi w punkt. Udało się to wreszcie Henrykowi Kucharskiemu, a potem Januszowi Polowi. Wobec tego, że zwycięzca mógł być tylko jeden, zarządzono dogrywkę — bieg. Przy ogłuszającym dopingu zebranych wygrał ją Janusz Pol, który tym samym zdobył cenne trofeum Peli i ponadto Puchar znanego lotniczego małżeństwa. Ci, którym się mniej powiodło otrzymali upominki książkowe i słodycze (wszystkie nagrody prywatne). Szybowcowym asom, przyzwyczajonym do bicia rekordów i wygrywania mistrzostw, nie powiodło się najlepiej, choć trudno uznać za złe wyniki Pelagii Majewskiej i Jerzego Wojnara, który lądowali zaledwie w odległości 4 m od punktu. Dało im to jednak dopiero 11—13 miejsce.

W kilka dni później wszyscy w komplecie — piloci, kibice, mechanicy, instruktorzy — zrobili najazd na Starą Miłosnę. Niezbyt piękna lecz uroczo położona karczma „Szafa gra", pamiętająca podobno Napoleona, gościła po raz pierwszy tak liczną grupę lotników. Wśród gości znaleźli się nasi znakomici piloci Edward Makula i Jerzy Popiel. Arcymiły wieczór lotniczych przyjaciół pozostanie z pewnością na długo w pamięci jego uczestnikom. Do niezapomnianych należeć będą również same zawody, wielka impreza towarzyska warszawskich pilotów.

★

Cała ta niewątpliwie sympatyczna impreza daje asumpt do wysnucia następujących uwag:

1. Konieczne jest zorganizowanie w Aeroklubie Warszawskim poważnych, dorocznych, klubowych zawodów szybowcowych, przede wszystkim dla licznej grupy pilotów wyczynowych nie startujących w danym roku w zawodach centralnych;

2. Niezwykle pożądane jest posiadanie własnego lokalu klubowego w centrum miasta, w którym skupiałoby się i rozwijało życie towarzyskie członków największego w Polsce aeroklubu. W związku z tym należy niezwłocznie doprowadzić do stanu używalności nadający się na ten cel, nieczynny od lat, klubowy lokal przy ul. Śniadeckich.

(kh)



SOSNOWIECKIE IMPRESJE

W dniach 21—24.IX. br. odbywały się Międzynarodowe Zawody Modeli na Uwięzi. Miejscem tej niezwykle ciekawej i widowiskowej imprezy był Sosnowiec. Nie pierwszy to raz nazwa tego miasta wkracza w sprawy modelarstwa lotniczego, kojarząc się zarówno z wysokim poziomem organizacyjnym zawodów, dobrymi warunkami i odpowiednim klimatem, niezmiernie sprzyjającym osiąganiu dobrych wyników sportowych.

Tym razem w modelarskim spotkaniu uczestniczyła rekordowa ilość ekip, a mianowicie: Białoruskiej SRR, CSRS, Jugosławii, Moskwy, NRD, Ukraińskiej SRR oraz dwu ekip sportowych Polski. Ponadto Bułgaria przysłała dwu obserwatorów, którzy w słowach pełnych uznania wyrażali się o tym, co widzieli w Sosnowcu, gorąco zapewniając kierownictwo Aeroklubu Śląskiego o swoim sportowym uczestnictwie w zawodach w 1966 r.

Nie mam zamiaru opisywać przebiegu czterech konkurencji i osiągniętych wyników przez poszczególne ekipy. Tym zajmą się fachowcy modelarscy, tym bardziej, że spotkanie to było ze wszech miar pożyteczne i pouczające, zarówno dla zawodników jak i kierownictwa modelarskiego Aeroklubu PRL. Spotkanie z kierownictwem ekip wyszło daleko poza ramy pierwotnie planowanej dyskusji na temat imprezy i wymiany ekip sportowych krajów socjalistycznych na 1966 r.

Wymiana poglądów na temat wspólnych przygotowań do mistrzostw świata, które odbędą się w Anglii w 1966 r., sprawa współpracy w komisji modelarskiej FAI, problemy zaopatrzeniowe i inne, raz jeszcze wykazały, że istnieje coraz lepiej rozwijająca się współpraca sportowa, a nasze kontakty z modelarzami ZSRR przynoszą konkretne korzyści.

Wszystko to działo się w Sosnowcu, który niezwykle serdecznie gościł modelarzy podczas tegorocznych zawodów. Należy tu do dobrych tradycji, że na otwarcie, czas trwania i zakończenie mistrzostw przybywają najwyższe władze polityczno-administracyjne miasta z I sekretarzem KM inż. Stefanem Gołębiowskim i przewodniczącym Prezydium MRN Stefanem Skrzydło na czele.

Zainteresowania sprawami lotnictwa sportowego nie ograniczają się tylko do uczestnictwa w zawodach. Sięgają one szeregu lat wstecz, kiedy to przy budowie Parku Kultury Fizycznej w Sosnowcu w 1953 r. zadecydowano o lokalizacji i budowie obecnego sektora lotniczego, o którym z pełnym uznaniem wyrażali się nasi zagraniczni goście. Wielu jest działaczy na terenie województwa, którzy otaczają pomocą i opieką tutejszy Aeroklub. W resorcie górnictwa ma on również niezawodną pomoc w rozwiązywaniu rozlicznych problemów, nie szczędząc sił i środków aby obiekty lotniskowe utrzymane były „na wysoki połysk". Nie sposób nie podkreślić tu zasług ministra Górnictwa i Energetyki mgra inż. Jana Mitręgi czy obecnego wiceministra mgra inż. Franciszka Wszołka, znanego w kołach lotniczych działacza sprzed wielu lat, b. dyrektora naczelnego Dąbrowskiego Zjednoczenia Przemysłu Węglowego w Sosnowcu.

Te dobre tradycje kontynuują obecnie towarzysze ze Zjednoczenia Dąbrowskiego z inż. Kazimierzem Szczerką na czele. Nie jest więc przypadkiem czy zdawkową grzecznością, że podczas ostatniego rendez vous modelarzy w Sosnowcu spotkanie ekip miało miejsce u przewodniczącego Prezydium MRN, a następnie w czołowej kopalni dąbrowskiego zjednoczenia „Milowice".

Gospodarz Sosnowca — S. Skrzydło zapoznał nas z poważnym dorobkiem miasta, które, obok wspomnianego Parku Kultury Fizycznej, może zaimponować nowoczesnym obiektem kąpielowym z basenami i klimatyzacją, z urządzeniami zarówno dla zaawansowanych jak i początkujących pływaków, doskonałym zapleczem i nowoczesnym zakładem gastronomicznym. Zachwyty i własne uznanie uczestników dopełniła bez reszty kąpiel po kolacji, przy świetle neonów, w turkusowej i ciepłej wodzie.

Również imponująco wygląda amfiteatr na 7,5 tys. osób, jak też realizowany z rozmachem tor kolejowy, który, jak zapewniał tow. przewodniczący, będzie w Dniu Górnika terenem pierwszych emocji sportowych.

Na pewno trudno porównywać, zwłaszcza zawodnikom zagranicznym, jak i naszej młodej generacji modelarzy, Sosnowiec wczoraj i dziś. Uczyniło to w pewnym sensie drugie spotkanie w dniu 23.IX. br. z kierownictwem kopalni „Milowice". Pięknie wygląda ten nowoczesny dziś i ciągle rozbudowujący się obiekt, a wręcz zaskakujące były wrażenia ze spotkania w kopalnianym klubie NOT.

Młoda i ambitna dyrekcja z mgr inż. Zdzisławem Zenderem na czele chlubi się zbudowaniem zautomatyzowanej dyspozytorni, przypominającej jako żywo centralny ośrodek kierowania lotami kosmicznymi. Nie jest więc przypadkiem, że „Milowice" to jedna z przodujących kopalń Zjednoczenia Dąbrowskiego i posiadacz aktualnego światowego rekordu w postępie prac drążenia chodników. Jeszcze teraz mam przed oczyma kopalniany wózek na honorowym miejscu przed nowoczesną i świetnie funkcjonalnie rozwiązaną cechownią, a na nim fantastyczną wprost cyfrę urobku w ciągu miesiąca.

Przeszło godzinna projekcja filmu-dokumentu „Milowice wczoraj i dziś", zrealizowanego własnymi środkami klubu NOT, pozwoliła naocznie stwierdzić, co potrafi zdziałać inicjatywa społeczna, ambitna załoga i mądre kierownictwo polityczno-administracyjne Sosnowca. Dzięki temu filmowi dowiedzieliśmy się o tym, co kopalnia dała nie tylko gospodarce narodowej, ale też mieszkańcom Milowic, a zwłaszcza osiedlu o wymownej nazwie „Betony".

To była chyba najlepsza lekcja historii o dwóch dwudziestoleciach Polski, tej kapitalistycznej do 1939 r. i współczesnej. Trafnie dał temu wyraz członek ekipy ZSRR tow. Jermakow, dziękując dyrekcji za zapoznanie z historią części Zagłębia.

Piszę o tych sprawach dlatego, że właśnie ci ludzie, mający swój olbrzymi udział w kształtowaniu się nowego oblicza województwa, żywo interesują się sprawami lotnictwa sportowego, otaczają Aeroklub Śląski cenną i efektywną opieką.

Sytuacja ta stawia przed kierownictwem Aeroklubu Śląskiego określone zadania. Należy do nich realizacja inicjatywy Dąbrowskiego Zjednoczenia, dotycząca organizacji modelarni i kół lotniczych w oparciu o sosnowiecki obiekt. Również należy wyjść jeszcze szerzej z propagandą spraw lotnictwa sportowego do górniczej braci. Trzeba jej pokazać piękny dorobek naszych skrzydeł, popularyzować ludzi lotnictwa, działaczy z terenu województwa.

Teren szkolny jest ciągle jeszcze w stopniu zbyt małym nastawiony na oddziaływanie propagandowe. A że warto o tym pomyśleć, nikogo nie należy przekonywać. Należy wreszcie pamiętać o tym, że istnieją jeszcze większe możliwości związania czołowych działaczy z Aeroklubem Śląskim poprzez odpowiednią reprezentację we władzach Zarządu Aeroklubu Regionalnego.

Warto o tych sprawach pamiętać już dziś, jeśli się chce patrzeć na jutro Aeroklubu Śląskiego, o którego dalszym pomyślnym rozwoju winni decydować ci działacze, którzy dziś już legitymują się poważnym dorobkiem na rzecz rozwoju lotnictwa sportowego.

BRONISŁAW ARABSKI
Szef Propagandy Aeroklubu PRL

LUDZIE NASZEGO LOTNICTWA

PODNIEBNY CZTEROMILIONER

JEDEN z pisarzy lotniczych tak napisał o personelu pomocniczym lotnictwa: „szare korzenie bujnych kwiatów"... Te „szare korzenie" są integralnie związane z rośliną i decydują o jej rozwoju. Personel latający, a więc ów „bujny kwiat", jest również zróżnicowany — o jednych pamięta się i mówi więcej, o drugich mniej... Tak jak na przykład o radiooperatorach w lotnictwie cywilnym. Przeciętny laik wie, że np. samolot „Ił-18" jest pilotowany przez pilota, człowieka, który siedzi w kabinie i steruje maszyną. Ale tenże laik nie wie, że w tej samej maszynie siedzi również radiooperator pokładowy, który spełnia bardzo odpowiedzialną funkcję. Od niego, bez przesady, zależy często bezpieczeństwo załogi, a więc i pasażerńw. Bowiem on utrzymuje ścisłą łączność z „ziemią", on wiernie przekazuje pilotowi wszystkie polecenia z „ziemi", on czuwa nad tym, by maszyna ominęła np. groźną burzę.

Dlaczego o tym mowa? Bo oto właśnie w pierwszych dniach września 1965 roku radiooperator pokładowy PIOTR STRĘK obchodził niecodzienny jubileusz. Na trasie Warszawa — Paryż „stuknęło" na jego „podniebnym liczniku" 4 (słownie: c z t e r y) miliony kilometrów. Bowiem „milionerami" są nie tylko piloci...

Cztery miliony kilometrów...


Piotr Stręk

To prawie tyle, ile by wyniosła podróż do każdego miasta (przynajmniej większego) naszego globu.

Jego związek z lotnictwem datuje się od 1937 roku. Był wtedy radiotelegrafistą w 4 pułku lotniczym w Toruniu. Później rok 1939 — przydział do radiostacji polowej przy sztabie pułku, ewakuacja (zostaje ranny) i... 1943 rok jako żołnierz dywizji im. Tadeusza Kościuszki. Wkrótce dostaje przydział do eskadry łotniczej „Warszawa", a następnie do 2 pułku nocnych bombowców „Kraków". Lata na Po-2. Wraz z 4 Mieszaną Dywizją Lotniczą przeszedł szlak bojowy od Kijowa i Sannik przez Bydgoszcz i Piłę aż do kapitulacji Berlina. Stąd jego przywiązanie do lotnictwa wojskowego, dlatego właśnie pamiętają o nim jego starzy znajomi, obecnie już w stopniach pułkowników, a nawet... generalskich.

Faktycznie Piotr Stręk ma za sobą wiele ponad 4 miliony kilometrów spędzonych w powietrzu. Ale do oficjalnych obliczeń brane są jego loty od 1 stycznia 1946 roku, a więc od chwili podpisania umowy z PLL „LOT".

Jubilatowi życzymy następnego „miliona".

HENRYK SZCZYPEK
Foto: Jerzy Tobolski



WIKTORIA JESICH — Bytom 2, Skrytka pocztowa 89. Jest studentką Politechniki. Zbiera znaczki lotnicze i koperty, wydawane z okazji pierwszych przelotów na samolotach turbośmigłowych i odrzutowych. Posiada ich dość duży zbiór. Chętnie nawiąże kontakty z kolegami i koleżankami z kraju i zza granicy. Może korespondować w językach — angielskim, niemieckim i rosyjskim.

*

ANDRZEJ PIETRUCHA — Brzeziny Śląskie, ul. Bytomska 29/5, woj. katowickie. Pragnie nawiązać korespondencję z koleżanką lub kolegą w wieku 18 lat z Włoch, Francji, ZSRR lub Jugosławii. Języki — rosyjski i niemiecki.

Interesuje się szczególnie modelarstwem (akrobacja modeli RC, modele prędkościowe i wyścigi zespołowe). Ponadto szybownictwem i sportem samolotowym.

*

WŁADYSŁAW JÓZEFIAK — Sucha Beskidzka, ul. Podksięże 644/105, woj. krakowskie. Jest uczniem ósmej klasy liceum ogólnokształcącego. Interesuje się lotnictwem. Specjalizuje się w budowie redukcyjno-latających modeli samolotów i szybowców. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" i innych czasopism związanych z tematyką lotniczą.

Pragnie korespondować z kolegami i koleżankami w wieku 15 lat o podobnych zainteresowaniach. Zna język rosyjski.

*

JERZY WIELEBA — Żółkiew, p-ta Żółkiewka, pow. Krasnystaw, woj. lubelskie. Interesuje się lotnictwem wojskowym. Chciałby nawiązać korespondencję z chłopcem z kraju lub ze Związku Radzieckiego. Zna język rosyjski.

*

ANTONI SULOWSKI — Pabianice, k/Łodzi, ul. Piotra Skargi 21. Ma lat 17. Jest uczniem Technikum Przemysłowo-Pedagogicznego w Pabianicach. Zajmuje się modelarstwem lotniczym i kieruje szkolnym kółkiem modelarskim. Wraz ze swymi kolegami i koleżankami z kółka pragnie nawiązać korespondencję z młodzieżą zza granicy. Języki — rosyjski, angielski i niemiecki.

*

JOLANTA KOŁODZIEJCZYK — Toruń, ul. J. Nowickiego 82/11. Interesuje się lotnictwem szczególnie spadochroniarstwem. Od niedawno należy do Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu. Jest uczennicą szkoły rolniczej i ma 17 lat. Pragnie nawiązać korespondencję z kolegami i koleżankami na tematy lotnicze.

*

JERZY SZYMICHOWSKI — Kamela, p-ta Hopowo, pow. Kartuzy, woj. gdańskie. Ma 23 lata. Interesuje się zagadnieniami związanymi z lotnictwem, czyta wiele książek z tej dziedziny. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". W celu poszerzenia swych wiadomości o lotnictwie pragnie nawiązać korespondencję z kolegami lub koleżankami z kraju i zza granicy. Języki — niemiecki i rosyjski.

*

WIESŁAW WITOSZYŃSKI — Sanok, ul. Padlewskiego 9, woj. rzeszowskie. Jest pilotem szybowcowym i uczniem XI klasy liceum ogólnokształcącego. Pragnie nawiązać kontakt z kolegami i koleżankami z kraju i zza granicy, którzy latają na szybowcach oraz z modelarzami. Języki — angielski i rosyjski.

*

KAZIMIERZ SOBCZYK — w. Pawłówek 71, p-ta i pow. Kalisz, woj. poznańskie. Ma lat 14 i interesuje się lotnictwem. Chciałby korespondować z kolegami i koleżankami w jego wieku z Czechosłowacji. Zna język rosyjski.

*

ARKADY KOPER — Warszawa 9, ul. Siedzibna 34 m. 1. Interesuje się lotnictwem w ogóle, w szczególności zaś lotnictwem morskim, rozwojem lotnictwa w latach 1918—1939 oraz filatelistyką o tematyce lotniczej. Pragnie nawiązać korespondencję na tematy lotnicze. Języki — rosyjski, angielski, francuski.

*

TADEUSZ LANDAL — Polanów, ul. Dworcowa 22/3, pow. Sławno, woj. koszalińskie. Interesuje się lotnictwem, szczególnie wodnosamolotami, samolotami odrzutowymi i myśliwskimi oraz ich danymi. Chciałby nawiązać korespondencję z koleżankami z kraju i z Związku Radzieckiego. Zna język rosyjski.

*

ANDRZEJ WOJCIECHOWSKI — Radom, ul. Wernera 41 m. 1. Interesuje się lotnictwem i rakietnictwem oraz modelarstwem lotniczym i rakietowym. Chciałby nawiązać korespondencję z koleżankami i kolegami z kraju i zza granicy. Języki — rosyjski i angielski.



UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Mieczysław Trefoński — Oświęcim-Babice. Większość książek, w tym również o tematyce związanej z lotnictwem, nabyć można drogą korespondencyjną za zaliczeniem pocztowym w **Powszechnej Księgarni Wysyłkowej — Warszawa, ul. Nowolipie 4.**

Kazimierz Kozyra — Warszawa 21, ul. Strubiczów 4 m. 12 — odstąpi oprawione roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1955—1959.

Mirella Zbroniec — Więckowice 1, p-ta Bolechowice, k/Krakowa — poszukuje kompletnych roczników „Skrzydlatej Polski" i „Żołnierza Polskiego" z r. 1964.

Wiesław Burczak — Kamieniec Ząbk., ul. Złotostocka 27, pow. Ząbkowice Śl. — poszukuje następujących numerów „Skrzydlatej Polski" — 4, 6, 10 i 28 z 1964 r. oraz 23, 30 i 31 z 1965 r. Może w zamian dać książkę A. Siekierskiego „Pół godziny przyjaźni".

Józef Wawrzynowicz — Żary, k/Żagania, ul. 9 Maja 7, woj. zielonogórskie, Technikum Ekonomiczne — odstąpi latające modele szybowców, książki i plany lotnicze oraz numery „Skrzydlatej Polski" od czerwca 1964 r. do lipca 1965 r. Może je też zamienić na sklejkę lotniczą i roczniki „Modelarza" z lat 1956—1960.

Bogusław Mitura — Siedlce, ul. Południowa 57 — poszukuje rocznika „Skrzydlatej Polski" z r. 1960 oraz poszczególnych numerów z lat 1961 (1, 2, 3, 4), 1963 (21) i 1965 (1).

Adam Frankiewicz — Płock, Pl. Obrońców Warszawy 6 — odstąpi dwa oprawne i znajdujące się w idealnym stanie roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1957 i 1958 oraz szereg luźnych numerów z lat 1955—1956.

Przypominamy zainteresowanym, że obecnie, po zmianie adresu, egzemplarze numerów zdezaktualizowanych „Skrzydlatej Polski", jak również innych czasopism, nabywać można osobiście lub drogą korespondencyjną za zaliczeniem pocztowym w **Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17. Konto PKO nr 114-6-700041, VII O/M Warszawa.**

PRACA W LOTNICTWIE

Józef Mętelski — Szczakowa, Stanisław Luśnia — Reszel. W sprawie ewentualnej pracy w lotnictwie radzimy zwrócić się do Polskich Linii Lotniczych LOT — Warszawa, ul. Grójecka 17. Być może, iż po przedstawieniu świadectw o kwalifikacjach lotniczo-technicznych zostaniecie przyjęci do pracy.

Mieczysław Wójcik — Ustroń. Nie ma w Polsce podoficerskiej szkoły lotniczej. W sprawie wstąpienia do innej szkoły podoficerskiej prosimy zwrócić się do najbliższej Komendy WKR lub WKW.

NIE WYSYŁAMY

Stefan Partyka — Przemyśl, Zbigniew Krzeszowski — Rokietnica, pow. Jarosław. Znaczków pocztowych i zdjęć lotniczych nie wysyłamy.

Zofia Kaszewska — Strzegom. Na życzenie podajemy adres najbliższego aeroklubu: Aeroklub Jeleniogórski — Jelenia Góra, ul. Bartka Zwycięzcy 1.

Jan Rusiłowicz — Rafałówka, woj. białostockie. „Krótki kurs zdalnego kierowania" mgra inż. B. Spundy drukowaliśmy w nr. nr. 13—24 „Skrzydlatej Polski" z r. 1964.

TECHNIKUM I POLITECHNIKA

Jan Koza — Oświęcim, Cezary Brzęczek — Rembów, Stanisław A. Kurek — Dęblin, Krzysztof Nowak — Gliwice, Mieczysław Walukiewicz — Wrocław, Wacław Rudnik — Elbląg. Lotnicze Zakłady Naukowe we Wrocławiu (dawne Technikum Budowy Silników Lotniczych) są wielkim kombinatem szkolnym, mieszczącym w sobie szkołę zasadniczą, technikum, szkołę techniczną dla maturzystów i technikum dla pracujących. Nie ma tam jednak technikum zaocznego. W ramach istniejących szkół istnieje wiele specjalności związanych z lotnictwem. Absolwenci znajdują pracę na ogół w przemyśle lotniczym. W sprawie dokładnych informacji o warunkach przyjęć należy zwracać się bezpośrednio pod adresem tej szkoły: **Lotnicze Zakłady Naukowe — Wrocław-Psie Pole, ul. Kielcowska 43-53.**

Lotnictwo na wyższych uczelniach studiować można na **Wydziale Mechanicznym, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej. Adres Dziekanatu — Warszawa, ul. Nowowiejska 24.** Kandydatom na ten wydział polecamy dostępny w księgarniach, szkołach i wydziałach oświaty rad narodowych „Informator dla kandydatów do szkół wyższych...", w którym znajdą szczegółowe informacje o warunkach przyjęć i studiów na wszystkich wyższych uczelniach w Polsce.

ZBIERAMY ZNACZKI

Maroko. Dla upamiętnienia 100-lecia Międzynarodowej Unii Telekomunikacyjnej UIT wydano tu serię składającą się z dwóch znaczków, które reprodukujemy. Na znaczku za 25 c pokazany jest telegraf Morse'a i druty telegraficzne, zaś na znaczku za 40 c — satelita kosmiczny. Na obu znaczkach umieszczono emblemat UIT.

ZSRR. Z okazji pomyślnego zakończenia lotu statku kosmicznego „Wschod-2" poczta radziecka wydała okolicznościowy blok znaczkowy o wartości nominalnej 1 rubla. Przedstawiona jest na nim kabina kosmiczna i orbitujący kosmonauta Leonow, zaś na marginesach bloku z lewej i prawej strony umieszczone są podobizny kosmonautów oraz okolicznościowe napisy.

Bułgaria. Z okazji lotu statku kosmicznego „Woschod-2" wydano tu okolicznościową serię, złożoną z dwóch znaczków o wartościach nominalnych 2 st oraz 20 st. Znaczek za 2 st przedstawia podobizny Bieliajewa i Leonowa, zaś za 20 st orbitującego Leonowa.

Malediwy. Wydano tu pamiątkową serię z okazji Międzynarodowego Roku Spokojnego Słońca, złożoną z czterech znaczków o wartościach nominalnych 5, 10, 25 l i 1 r. Każda wartość drukowana jest w ozdobnych arkusikach po 9 sztuk z szerokimi marginesami, na których reprodukowane są satelity kosmiczne „Syncom", „Explorer" i inne.

Bogusław Kurowski



LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

ZYGMUNT TACZYŃSKI — PNIEWITE, POW. CHEŁMNO. Korzystanie z roweru, jako środka lokomocji lub turystyki, jest korzystne i godne pochwały, natomiast uprawianie kolarstwa, jako dyscypliny sportowej przez pilota, jest raczej niekorzystne. Chodzi tu o zgiętą pozycję ciała, utrudnioną wentylację płuc i sporą urazowość. Poza tym kolarstwo jest sportem jednostronnym, rozwijającym głównie mięśnie kończyn dolnych, co w życiu i pracy pilota zazwyczaj nie jest potrzebne.

Pilot współczesny winien być w zasadzie całkowitym abstynentem. Chodzi głównie o szybkość reakcji i precyzję ruchów, które alkohol, nawet w niewielkiej dawce, znacznie obniża.

Wpływ niedotlenienia i przyspieszeń był już na naszych łamach wielokrotnie omawiany.

*

RYSZARD NOWAK — KROSNO. Trudno określić czasokres zdolności fizycznej do latania na samolotach odrzutowych. W każdym razie okres kilkunastu lat jest jak najbardziej realny.

*

MAREK WIŚNIEWSKI — WARSZAWA. Niedrożność jednego kanału nosowego czyni kandydata niezdolnym do szkolenia szybowcowego. Decyzja orzecznicza zależy jednak od stopnia tego upośledzenia. U pilota może niekiedy dochodzić do takiego zapotrzebowania na powietrze oddechowe lub tlen, że względne upośledzenie drożności, wystarczające w spoczynku, może w sposób istotny przeszkadzać w oddychaniu nasilonym.

Decyzję podejmuje lekarz laryngolog. Upośledzenie drożności nosa można poprawić niekiedy drogą zabiegu operacyjnego, o czym również decyduje specjalista.

Dr HENRYK KLIMEK

WKŁ

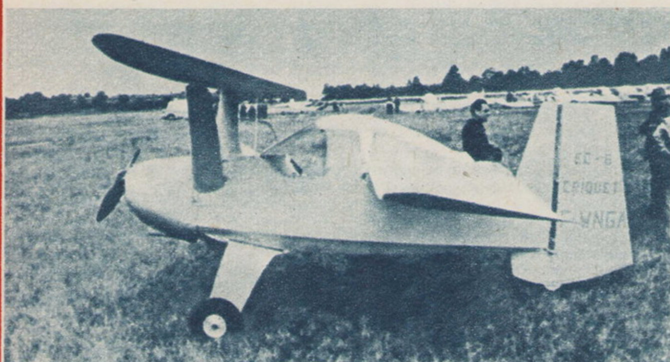
WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

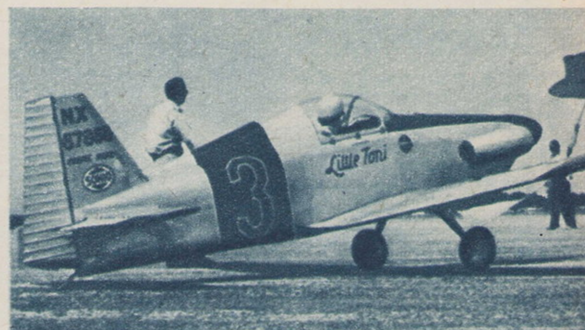
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 — 10,50 zł za każdy 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 7771 E-60

RAKIETA PO ŚWIECIE



„KOSMICZNY WIATR" O BRZYDKIM ZAPACHU

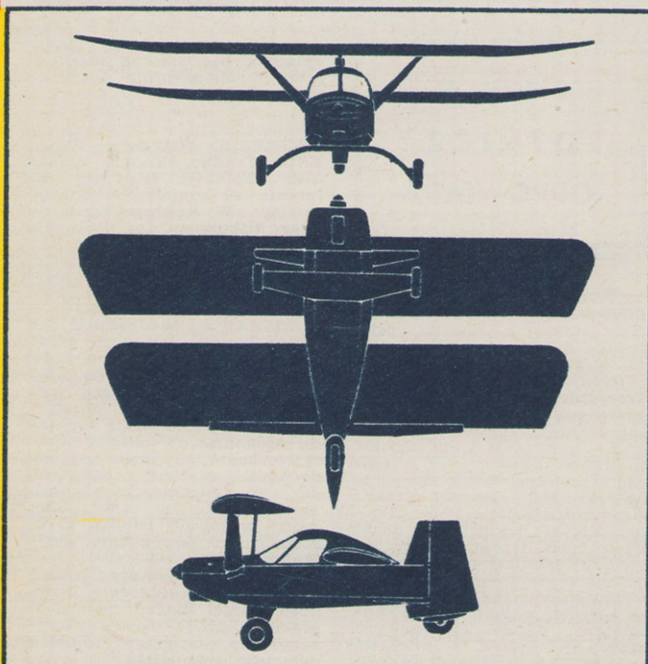
O postępującej militaryzacji w USA może świadczyć fakt nagłego zainteresowania się władz lotnictwa wojskowego USA małymi 1-miejscowymi samolotami sportowymi w rodzaju wyścigowego „Cosmic Wind" (na zdjęciu). Samolot ten ma służyć jako bardzo lekki i szybki samolot rozpoznawczy. Turbośmigłowy „Cosmic Wind-II" przeznaczony dla wojska ma rozwijać prędkość max. — 625 km/h, prędkość przelotową — 575 km/h, prędkość lądowania (z klapami i skrzelami) — 70 km/h. Rozbieg — 72 m, dobieg — 63 m. Samolot ma być 2-miejscowy.

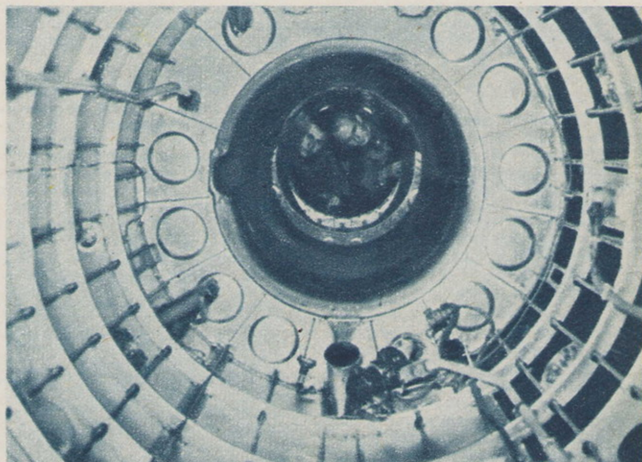


Francuski samolot turystyczny EC–6 „CRIQUET"

Konstruktor-amator L. Croses zbudował 2-miejscowy (miejsca obok siebie) samolot turystyczny, który zajął 12 miejsce w zlocie-konkursie maszyn amatorskich we Francji (15. VIII. br.). Samolot konstrukcji drewnianej z pokryciem sklejką i płótnem jest rozwinięciem koncepcji układowej niedawno zmarłego H. Migneta (układ płatów — tandem; płat przedni — pływający). Sprężyste golenie podwozia.

Silnik Continental C-90 o mocy 90 KM. Płat przedni: rozpiętość — 7,8 m, pow. nośna — 9 m². Płat tylny: rozpiętość — 7 m, pow. nośna — 7 m². Ciężar własny — 300 kG, ciężar całkowity — 550 kG. Długość — 4,6 m. Prędkość przelotowa — 170 km/h, prędkość min. — 50 km/h. Długość startu i lądowania — 80 m. Prędkość wznoszenia — 5 m/sek (z 1 osobą — 7 m/sek).





CO TO JEST ?

Zagadkowe zdjęcie przedstawia wnętrze kadłuba jednego z polskich samolotów odrzutowych. Jego konstrukcję poznają przyszli mechanicy samolotowi naszych wojsk lotniczych. Foto: WAF

START WODNOSAMOLOTU



Nie byłoby nic szczególnego w pokazanym na zdjęciu starcie samolotu turystycznego i dyspozycyjnego Cessna-180 w wersji wodnosamolotu, gdyby nie konstrukcja pływaków. Otóż są one wykonane z laminatu szklanego z wypełniaczem piankowym. Jak wykazały badania, pływaki laminatowe są wodoszczelne, odporne na działanie słonej wody i paliw, łatwe do naprawy, bardzo trwałe i gładkie. Produkuje się je w Kanadzie.

LĄDOWANIE AUTOMATYCZNE

Jak już podawaliśmy brytyjski odrzutowiec pasażerski „Trident", który niedawno oglądaliśmy w Warszawie, jest wyposażony w urządzenie do automatycznego lądowania bez udziału pilota. Oto zasada działania tego urządzenia. Oznaczenia: 1 — samolot zbliża się do pasa lotniskowego na wysokości 300 m wykorzystując dane klasycznego systemu ILS, 2 — na wysokości 60 m czynności sterowania przejmuje automat przekształcający otrzymane z ziemi dane dotyczące ścieżki schodzenia na odpowiednie wychylenia lotek i dźwigni ciągu silników, 3 — na wysokości 19,5 m następuje automatyczne zdławienie silników, 4 — z chwilą przyziemienia urządzenie automatyczne wyłącza się i przekazuje sterowanie pilotowi, aby ten mógł przeprowadzić hamowanie i kołowanie na pasie. A — radiowskaźnik początku pasa lotniskowego, B — monitor kontrolera ścieżki schodzenia, C — nadajnik i antena kontrolera ścieżki schodzenia, D — monitor zbliżenia lokalizatora, E — nadajnik i antena lokalizatora.

Obecnie zakłady Smiths Aviation, które zbudowały opisany system lądowania automatycznego dla „Tridenta", pracują nad urządzeniem ulepszonym. Ma ono wejść do użytkowania w 1970 r i zapewnić bezpieczne lądowanie w warunkach widzialności poniżej 45 m. Prawdopodobieństwo, że urządzenie to zawiedzie, ma wyrażać się jednym przypadkiem na 10 milionów.

